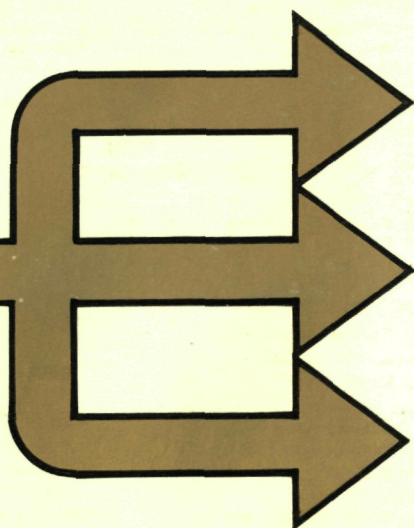
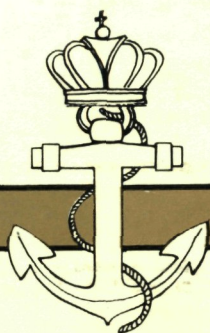


NEPTUNUS



les escorteurs modernes occidentaux
maritiem panorama
zeemansliederen

les amiraux, capitaines et
corsaires de belgique



5

revue maritime bimestrielle
tweemaandelijks maritiem tijdschrift

Nuttige adressen- Des adresses utiles

ZEEVAARTONDERWIJS - ECOLES DE NAVIGATION

Zeevaartschool (Z.S.O.)

Demeysluis, Oostende - Tel. 709 28

Hogere Zeevaartschool (H.Z.S.A.)

Noordkasteel 6, Antwerpen - Tel. 41 06 80

Hogere Radio Navigatieschool (H.R.N.S.)

Meerstraat 46, Brussel 5 - Tel. 47 36 82

Ecole de Navigation (E.N.O.)

Ecluse Demey, Ostende - Tél. 709 28

Ecole Supérieure de Navigation (E.S.N.A.)

6, Noordkasteel, Anvers - Tél. 41 06 80

Ecole Supérieure de Radio-Navigation (E.S.R.N.)

46, rue du Lac, Bruxelles 5 - Tél. 47 36 82

VISSERIJSSCHOLEN - ECOLES DE PECHERIE

Rijkvisserijschool

Kursaalstraat 55, Heist - Tel. 510 01

Stedelijke Visserijschool „John Bauwens”

Mercatorlaan 1, Oostende - Tel. 740 19

Vrije Visserijschool „Paster Pype”

Paster Pypestraat 1, Oostende - Tel. 731 95

Vrije Visserijschool

Kerkstraat 5, Heist

Vrije Visserijschool

Marktplaats 5, Nieuwpoort - Tel. 231 02

* * *

Vereniging voor hulpbetoon in de Zeemacht, v.z.w.

Brusselselaan 6, Strombeek-Bever
prk. 10 84 51

Association d'Entraide Force Navale, a.s.b.l.

6, Brusselse laan, Strombeek-Bever
ccp. 10 84 51

VERENIGING RESERVEOFFICIEREN ZEEMACHT ASSOCIATION OFFICIERS DE RESERVE FORCE NAVALE

Nationale Vereniging Association Nationale

CPF(R) Deseck
26, avenue Lambeau
Bruxelles 15

Afdeling Antwerpen

CPC(R) Planchar
Italiëlei 84
Antwerpen

Section Brabant Afdeling Brabant

CPF(R) Lenoir
57, rue Emile Semal
La Hulpe

Afdeling West-Vlaanderen

LDV(R) Rogie
Sint-Paulusstraat 20
Oostende

Afdeling Oost-Vlaanderen

LDV(R) C. Peckstadt
Eeklostraat 164
Mariakerke-Gent

VERENIGINGEN OUDGEDIENDEN ZEEMACHT ASSOCIATIONS DES ANCIENS DE LA FORCE NAVALE

Section Bruxelloise Brusselse Vereniging

192, Bd Léopold II
Bruxelles 8

Section Liégeoise

3, rue Hullos
Liège

Afdeling Gent

Kastanjestraat 131
Gent

Afdeling Antwerpen

Pastoor Bauwenslaan 29
Wilrijk

Afdeling Kempen

Cameynestraat 30
Geel

Afdeling Brugge

Scheepsdalelaan 32
Brugge

Section Carolorégienne

rue de Bouffioulx
Châtelet

Afdeling Tongeren

Steenweg 96
Werm

Section Brabant Wallon

33, rue François
Court - St.-Etienne

Section Mons

31, rue André Masquelier
Mons

Afdeling Waasland

Parklaan 95
St.-Niklaas-Waas

Afdeling Tervuren

Lindboomstraat 2
Tervuren

BOELWERF

N.V.

TEMSE

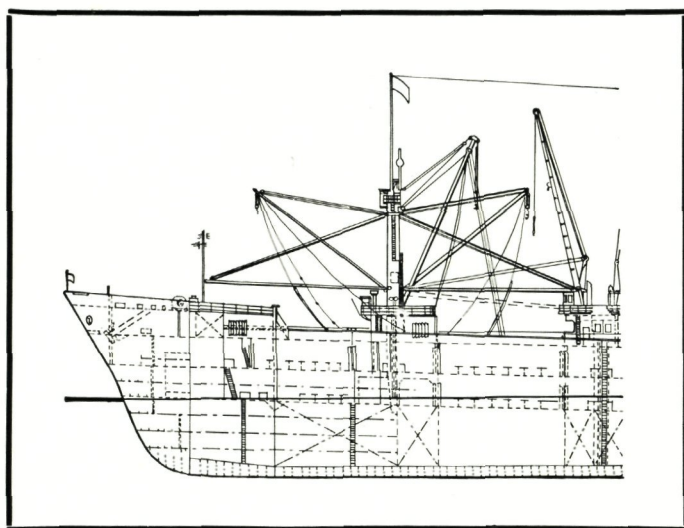
S.A.

Tel. (03) 71.09.01

Telex 31.140

Telegr.

Boelwerf-Temse



Zeeschepen tot 90.000 ton
Navires de mer jusque 90.000 tonnes

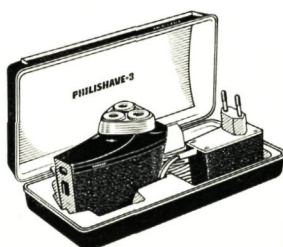
Bouwers van het motorzeilschip "ZENOBE GRAMME", het visserijwachtschip "GODETIA" en 4 kustmijnenvegers

Constructeurs du ketch de recherches "ZENOBE GRAMME", du garde-pêche "GODETIA", et de 4 dragueurs de mines côtiers



le Philishave
Rechargeable

branchez 1 fois
pour 3 semaines
de rasage



de Oplaadbare
Philishave

éénmaal op
stopkontakt aansluiten
voor 3 weken scheren.

PHILIPS

Alle benodigdheden voor de zeevisserij, zoals reddingsvloten -
netten - touwwerk - mazout - lichte fuel e.d.
Plaatsen en herstellen van scheepsmotoren.
Plaatsen en herstellen van elektrische scheepsinstallaties.
Plaatsen en herstellen van koelinstallaties.

**Coöperatieve
S.C.A.P.**

Hendrik Baelskaai 27

OOSTENDE

Tel. (059) 729.51 - 709.31 - 709.32

Werkhuizen : 787.79 - 808.20

In the  of the City

BEKAERT

**Geschenken
Huishoudartikelen**

**ARTS MENAGERS
Cadeaux**

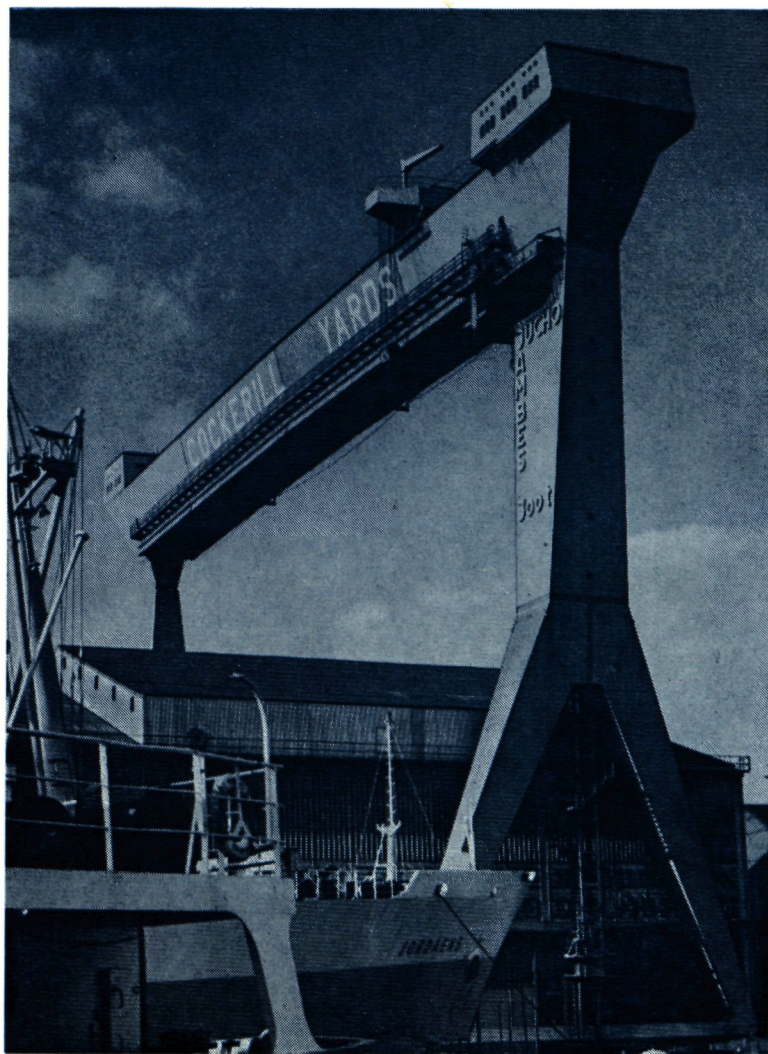
Ad. Buylstraat, 11

OOSTENDE

Tel. (059) 719.36

tel. : 03-27.38.80 (10 l.) — telex : COCKYARDS HOB 31.175
telegram : COCKERILLYARDS HOBOKEN

bouwen ▲
ombouwen ▲
herstellen ▲
dokken van schepen ▲
alle industriële werken ▲



n.v. cockerill yards hoboken

Parmi les 26.000 sous-officiers des forces armées on en compte 1400 à la Force Navale, soit à peine 5 %. Cependant la Force Navale est représentée à 25 % au sein du Conseil National de l'Amsob !

Si, vous croyez que votre profession est toute „rose“, il n'y a, dès lors aucune raison de rejoindre une association. Mais, si vous croyez qu'il reste encore à faire pour améliorer votre profession, ayez alors l'honnêteté d'être membre et d'appuyer votre association professionnelle :

l'alliance mutuelle des sous-officiers de belgique

pour 200 fr par an, vous serez défendu, aidé dans des tas de circonstances, et vous bénéficierez de nombreux avantages...

Section Force Navale de l'Amsob, 8, Kievitstraat, Stene-Oostende.

Bij de 26.000 onderofficieren van de krijgsmachten, zijn er 1400 van de Zeemacht, met moeite 5 %. Nochtans vertegenwoordigt de Zeemacht 25 % in de Nationale Raad van het OVBOO !

Als U geen verzuchtingen of wensen heeft betreffende uw loopbaan, dan is er inderdaad géén reden om U aan te sluiten bij een Vereniging. Denkt U echter dat uw loopbaan kan en moet verbeteren, aarzel dan niet om aan te sluiten bij de beroepsvereniging :

het onderling verbond van de belgische onderofficieren

voor slechts 200 fr. per jaar, zullen uw belangen op een competente manier verdedigd worden, zonder daarbij de vele andere voordelen te vergeten.

Sectie Zeemacht OVBOO, Kievitstraat 8, Stene-Oostende.

OOSTENDE - DOVER - HARWICH - HARWICH - DOUVRES - OSTENDE

Twee snelle en gemakkelijke verbindingen tussen **BELGIE** en **GROOT-BRITTANNIE**



OOSTENDE-DOVER

(Passagiers en carferrydiensten)

en

OOSTENDE-HARWICH

(carferrydiensten)

Tot 15 overvaarten per dag, in elke richting, gedurende de zomer

Gedetailleerde inlichtingen, kosteloze documentatie, enz.

- Erkende reisagentschappen en automobiellclubs
- Zeevaartlijnen Oostende-Dover/Harwich, Zeewezen gebouw, Natiënkaai, Oostende
- Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart, Belliardstraat 30, Brussel 4 (tel. 12.51.65)

OOSTENDE - DOVER - HARWICH - HARWICH - DOUVRES - OSTENDE

tapijttegels
dalles tapis

s.p.r.l. **c a i n t o n** ^R p.v.b.a.

Frankrijklei 6, Antwerpen 1
Tél. (03) 31.62.77 (2 l.)

**Edmond
Depaire**

sa - nv

02-26-98.20

**uw vervoerder
votre transporteur**

**havenlaan, 94, avenue du port
BXL**

COMPAGNIE MARITIME BELGE

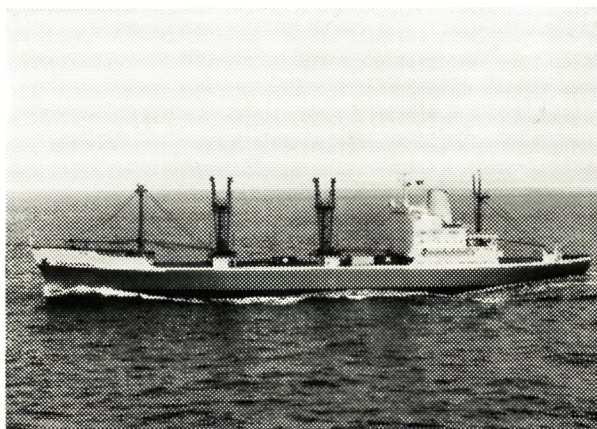
engagent pour

ARMEMENT DEPPE

entrée en service immédiate

des OFFICIERS de MARINE «PONT»
(brevetés Aspirant-Officier, Lieutenant
et Capitaine au long cours)

des OFFICIERS de MARINE «MACHINE»
(brevetés 3me - 2me et 1re classe)



Se présenter avec
carnet de marin au
Service du Personnel
Navigant,
Leopolddok, 214
ANVERS
ou téléphoner au
no (03) 41.14.80 ext. 378



Ladies need special care.

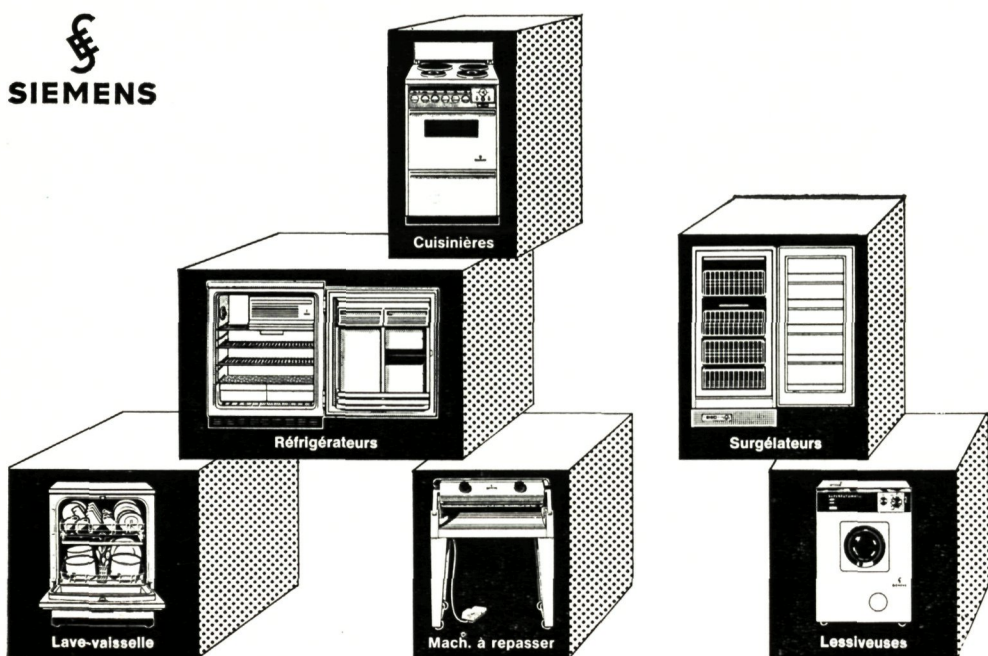
A ship is steel, brass and teak.
 Yet she's every inch a lady.
 A very live one.
 Her crew may call her stubborn,
 cantankerous and contrary
 but only they have this privilege.
 She is the fairest of their ladies
 to be served and respected.

Essomarine* likes to wait
 on the ladies of the sea.
 Your Esso representative,
 throughout the world,
 carefully selects lubricants
 and fuels especially for your ship
 to insure peak performance and protection.
 Give your ships special care.
 Call on Essomarine.



FUELS AND LUBRICANTS

siemens rend la vie plus agréable



S.A. SIEMENS N.V. 116, chaussée de Charleroi Bruxelles - 6

n.v. INES-BELGIUM

tel. : 03 - 31.69.25 (5 lijnen)

koningstraat 13

antwerpen

BELGIUM INTERNATIONAL ELECTRONIC SERVICE

United Bonded Stores

S.A.

Oude Leeuwenrui 8, Antwerpen 1

Dealers n.v.



SCANDIAFLEX

AFSLUITINGEN

FERMETURES

Zonneblinden
Stores vénitiens

Accordeon deuren
Portes en accordéon

Vertikaal oriënteerbare
gordijnen
Rideaux verticaux
orientables

Bad en douche afsluitingen
Fermatures de bain et de
douche

Verkoopburelen

Antwerpen tel. 03/33 32 21
Aalst tel. 053/270 72
Brugge tel. 050/344 27
Brussel tel. 02/26 61 11
Gent tel. 09/23 47 71
Hasselt tel. 011/220 76
Kortrijk tel. 056/254 88
Mechelen tel. 015/428 56
Turnhout tel. 014/411 89

Bureaux de vente

Bruxelles tél. 02/26 61 11
Charleroi tél. 07/55 32 41
Liège tél. 04/43 26 56
Mons tél. 065/377 53
Namur tél. 081/322 03
Verviers tél. 087/306 29
Wavre tél. 011/255 74

DANCING

FIFTY

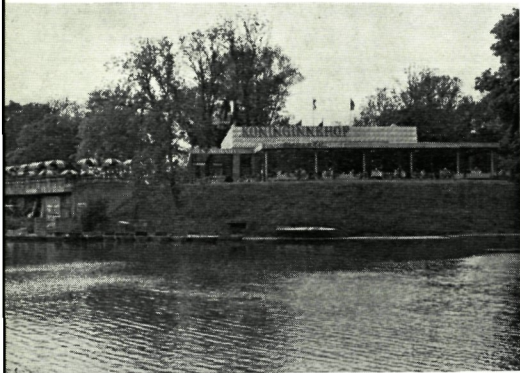
BOULEVARD VAN ISEGHEM° 40 G.

OSTENDE



KONINGINNEHOF

Voorheen: «'T LAITERIETJE» in 't Bosje
EILAND IN HET MARIA-HENDRIKAPARK
Telefoon 059/804.54 - OOSTENDE



FESTIVAL CULINAIRE

RESTAURANT

Menu 85 F

Tomate aux crevettes - Poulet Grand' mère - Champignons à la crème
ou
Salade de poulet- Mayonnaise - pommes de terre froides - Garniture de tomates

Menu 100 F

Potage - Fondu parmesan - Sole

Menu 120 F

Anguilles au vert - Potage - Côte à l'os - Ice-cream

GRILL "EMBASSY"

Repas à la carte

Fijnste wijnen - Uitgelezen wijnen

BIERKELDER

Plat du jour - 75 F - Dagschotel

Eerste keus bieren en wijnen

Chaque dimanche de 15 à 19 heures
CONCERT D'ORGUE par MARC DEMAN

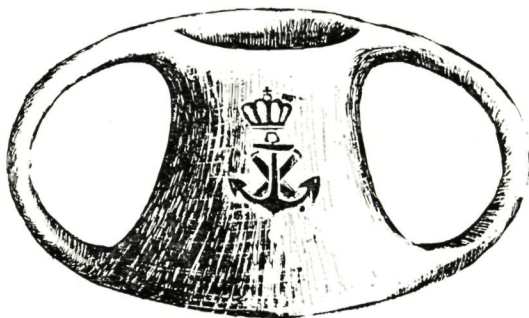
Ieder zondag van 15 tot 19 uur
ORGELCONCERT door MARC DEMAN

Haast U, slechts nog enkele te bekomen !

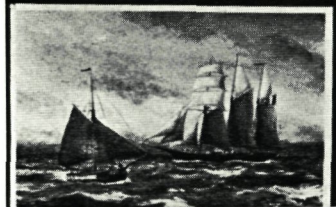
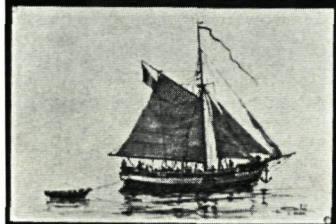
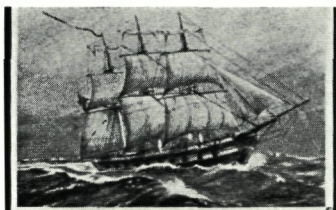
Dépêchez vous, leur nombre diminue !

Magnifique chope en céramique d'art de Bouffioulx aux armes de la Force Navale. Uniquement en vente à Neptunus. (Caserne Général Mahieu Oostende) B.P. 17-OOSTENDE. Prix : 100 F. par colis postale + 25 F.

Prachtige bierpot in kunstkeramiek van Bouffioulx, met het wapen van de Zeemacht. Momenteel enkel te verkrijgen bij Neptunus (Kazerne Mahieu Oostende P.B. 17-OOSTENDE. Prijs : 100 F per postcollie + 25 F.



't winkeltje - la boutique

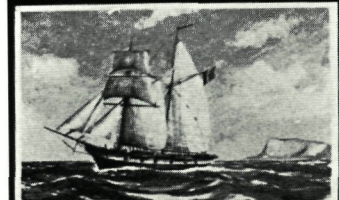
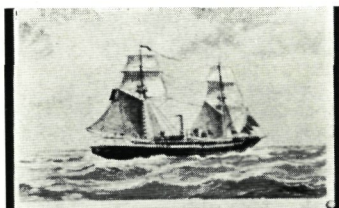


Encore quelques séries de cartes de vœux (Noël en Nouvel An) sont disponibles. L'artiste C. ADAM a, spécialement pour Neptunus, fait revivre une série de voiliers de notre Marine Royale de 1831 avec tous les détails historiques et techniques. Ces cartes sont imprimées en quadrichromie.

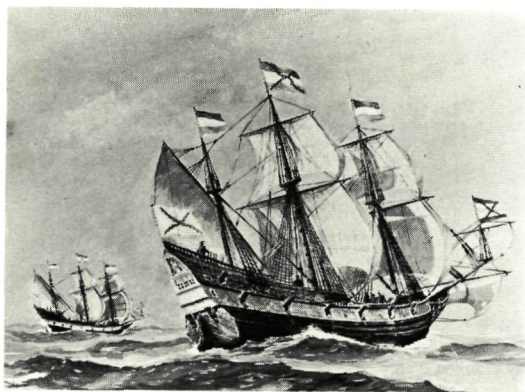
Les commandes seront honorées après paiement au C.C.P. 17.55 de la Société Générale de Banque, Ostende, compte 40.07.79 de Neptunus. Prix : 50,-Fr. par série de six cartes.

Nog enkele reeksen van de prachtige wenskaarten (Kerstmis-Nieuwjaar) zijn beschikbaar. De kunstenaar C. ADAM heeft speciaal voor Neptunus, een reeks zeilschepen van onze Koninklijke Marine van 1831 doen herleven en dit met alle historische en technische details. De kaarten werden uitgevoerd in vierkleurendruk.

De bestellingen worden uitgevoerd door storting op prk. 17.55 van de Generale Bankmaatschappij te Oostende voor rekening 40.07.79 Neptunus. Prijs per reeks van 6 kaarten : 50,-Fr.



la boutique - 't winkeltje



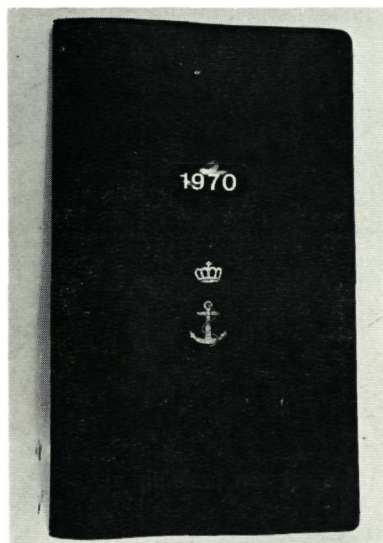
Wenskaarten 1970.

Het enorm sukses van de wenskaarten 1969 - twee herdrukken en op enkele na volledig uitverkocht - heeft de v.z.w. Neptunus er toe aangezet opnieuw beroep te doen op de kunstenaar C. Adam. Deze maal wordt het een reeks zeilschepen uit het verleden, uitgevoerd in vierkleurendruk, nl. een «Fluit» van de Koninklijke vloot van Philip II; een «Kogge» van het Vlaamse Eskader van Philip van Bourgondië; de «Neptunus» een kapersfregat gebouwd te Oostende in 1691 en tenslotte een der schepen van de wereldberoemde Oostendse Compagnie. Deze reeks kaarten kunnen nu reeds besteld worden bij Neptunus aan de spotprijs van 40,-F per reeks.

Cartes de vœux 1970

L'énorme succès des cartes de vœux - Deux réimpressions, vendues à quelques exemplaires près - a incité l'A.S.B.L. Neptunus à faire, à nouveau, appel à Monsieur Carlo Adam. Il s'agit, cette fois, d'une série de quatre magnifiques voiliers du passé, exécutée en quadrichromie; notamment d'une «Flute» de la flotte Royale de Philippe II; d'un «Kogge» de l'Escadre de Flandre de Philippe de Bourgogne; du «Neptunus» une frégate corsaire construite à Ostende en 1691 et enfin d'un bâtiment de la réputée «Compagnie d'Ostende». Cette série de cartes peut, dès à présent, être commandée chez Neptunus, au prix de 40 francs.

la boutique - 't winkeltje



Zeemansagenda

Dit agenda speciaal ontworpen voor iedereen die belang stelt in de zee, is van af heden te verkrijgen bij Neptunus.

Naast een uiterst efficiënt kalender, bevat deze agenda diverse interessante platen (knopen, seinen, specialiteits-kentekens, om er maar enkele van de vele te noemen) m.a.w. de agenda van de zeeman voor de zeeman. Deze agenda kan U vanaf heden bekomen bij Neptunus door overschrijving van 35,-F op onze bankrekening.

Agenda du Marin.

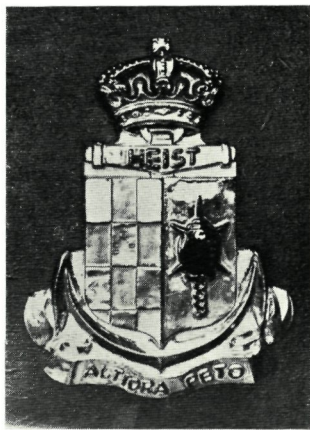
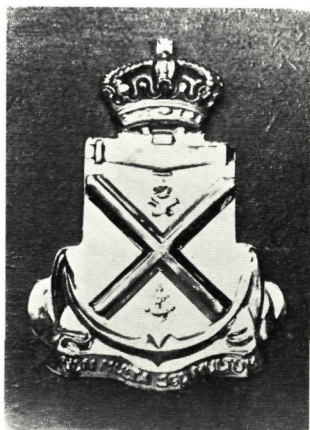
Cet agenda, spécialement crée pour quiconque s'intéresse à la mer, peut être obtenu dès à présent efficace, cet agenda contient encore quelques planches chez Neptunus. A côté d'un calendrier très efficace, cet agenda contient encore quelques planches très intéressantes (noeuds, signaux, insignes de spécialités, etc. etc...) C'est à dire l'Agenda du Marin pour le Marin! Cet agenda peut être obtenu moyennant un versement de 35,— F à notre compte en banque.

WAPENSCHILDEN

Een reeks - praktisch voor al de schepen - wapenschilden, uitgevoerd door de Oostendse kunstenaar Michiels, in keramiek en in vier- of vijf kleuren, zijn te bekomen bij Neptunus tegen betaling van 140 F plus verzendingskosten. Ieder wapen werd goedgekeurd door de Heraldische Commissie Zeemacht en is stuk voor stuk een juweeltje. Een mooi en smaakvol geschenk voor de feestdagen.

ECUSONS

Une série d'écussons, exécutée en céramique polychrome, par l'artiste Ostendais Michiels, est mise en vente à la boutique Neptunus, au prix de 140 F pièce + frais d'expédition. Chaque écusson a été agréé par la commission héraldique de la Force Navale et chacun d'eux est un bijou. Un joli et agréable cadeau pour les jours de fête.





VERENIGING VOOR HULPBETOON IN DE ZEEMACHT

5de GALABAL VAN DE ZEEMACHT

ingericht ten bate van haar sociale activiteiten
in de Ambassadeurszaal van het Casino-Kursaal te Oostende
op VRIJDAG 6 FEBRUARI 1970, om 21.00 uur.

Medewerking van het zeer gekende Orkest van het Casino-Kursaal „Merino Costa y su Orchesta” en het dansensemble „The Blue Mariners” van de Muziekkapel van de Zeemacht.

Koud buffet - Bar - Reuzetombola

Speciale loten geschonken door Z.M. de Koning, Z.K.H. de Prins van Luik, Z. Ex. de Heer Minister van Landsverdediging, de Stafchef van de Zeemacht en de Heer Burgemeester van de Stad Oostende.

Toegang : 150,— Fr.

Avondkleed

Groot avondtenue

Rok of smoking

Alle aanvragen voor toegangskaarten te richten aan het secretariaat van de Vereniging, 6, Brusselselaan te STROMBEEK-BEVER - tel. 02/79 35 13 (na 19.00 uur) en stortingen te verrichten op P.C.R. 10 84 51.

Toegangskaarten de week van 1 tot 6 FEBRUARI 1970 ook beschikbaar bij het Casino-Kursaal te Oostende maar ZONDER plaatsreservatie.

Bal 1966 : 532 aanwezigen.

1969 : 920 aanwezigen.

1967 : 649 aanwezigen.

1970 : ?

1968 : 667 aanwezigen.

Vergeet dus niet :

6 FEBRUARI 1970 - 21.00 uur.

Verrassing :

Aan de persoon die de duizendste toegangskaart aankoopt, zal een prachtig geschenk aangeboden worden.

ASSOCIATION D'ENTRAIDE DE LA FORCE NAVALE

5ème BAL DE GALA DE LA FORCE NAVALE

organisé au profit de ses œuvres sociales
en la Salle des Ambassadeurs du Casino-Kursaal d'Ostende
le VENDREDI 6 FEVRIER 1970 à 21.00 hrs.

Participation de l'orchestre très renommé du Casino-Kursaal „Merino Costa y su Orchesta” et l'ensemble de danse „The blue mariners” de la Musique de la Force Navale.

Buffet froid - Bar - Tombola monstre

Lots spéciaux offerts par S.M. le Roi, S.A.R. le Prince de Liège, S. Ex. Monsieur le Ministre de la Défense Nationale, par le Chef d'Etat-Major de la Force Navale et Monsieur le Bourgmestre de la Ville d'Ostende.

Entrée : 150,— Fr.

Robe du soir

Grande tenue de soirée

Habit ou smoking

Toute demande de cartes d'entrée est à adresser au Secrétariat de l'Association, 6, Brusselselaan à STROMBEEK-BEVER - Tél. 02/79 35 13 (après 19.00 hrs.), et tout versement à effectuer au C.C.P. 10 84 51.

Des cartes d'entrée SANS RESERVATION DE PLACE seront aussi en vente au Casino-Kursaal d'Ostende du 1 au 6 FEVRIER 1970.

Bal 1966 : 532 participants.

1969 : 920 participants.

1967 : 649 participants.

1970 : ?

1968 : 667 participants.

N'oubliez donc pas :

6 FEVRIER 1970 - 21.00 hrs.

Surprise :

Un très beau cadeau sera offert à la personne achetant la millième carte d'entrée.

sommaire inhoud

tweemaandelijks maritiem
tijdschrift
revue maritime bimestrielle
v.z.w. neptunus p.b. 17
oostende
a.s.b.l. neptunus b.p. 17
oostende

editeur responsable :
verantwoordelijke uitgever :
i. c. liénart
av. h. serruyslaan 14 oostende

redaction - redactie
redactie en lay-out :
redaction et lay-out :
e. a. van haverbeke

medewerkers - collaborateurs :
v. cardijn - w. versele
m. verboven - j. dreesen
j. petit
j. van beylen - h. rogie
f. dumont - v. segaert
c. beatse - c. hoornaert
j. hardy.

foto's - photos :
j. debaere

dessins - tekeningen :
a. prévot

administratie - administration :
briefwisseling - adresverande-
ringen - publiciteit - 't winkeltje
correspondance - changements
d'adresse - publicité - la bou-
tique
neptunus b.p. 17 oostende -
tel. 059/814.02 - ext. 389

ventes-abonnements abonnementendienst

c.c.p. 1755 société générale de
banque oostende - c.p.t. :
40 07 79 neptunus.
p.r.k. 1755 - generale bank-
maatschappij - oostende - rek.
40 07 79 neptunus.
150 gewoon - normal
200 soutien - steun
300 ere - d'honneur

het winkeltje
la boutique neptunus

a vous, amis lecteurs
aan u, vriend lezer j.c.liénart

het parasitisme van de strijdkrachten !
m. verboven

les escorteurs modernes occidentaux
l.hoornaert et j.hardy

de haringbuis en een binnenvaartuig
van de dender in de 18e eeuw
j. van beylen

maritiem panorama
la vie maritime h. rogie

on her majesty's service f. dumont

zeemansliederen redaktie
chants de marins redaction

woorden uit de zeemanskist - pardoën
j. dreesen

les amiraux, capitaines et corsaires de
belgique j.c.l.

à la force navale avec la collaboration de :
bij de zeemacht met medewerking van :

de reserve j. petit, c. beatse, v. cardijn,
la réserve g. de pauw, w. versele

le courrier des lecteurs en de redaktie
lezer uw mening et la rédaction.

Onze kافت
Notre couverture

Le «OTTAWA» DDE 229
escorteurs océanique de la classe St-Laurent

De «OTTAWA» DDE 229
escorteurs classe St-Laurent

A vous, amis lecteurs...



Avec la parution de ce numéro cinq, qui les autres années était le dernier numéro de l'année, et qui à partir de cette année en sera l'avant-dernier, Neptunus répond à votre désir, maintes fois exprimé, de faire paraître ses six numéros dans l'année. Ceci est le résultat d'un effort considérable volontiers consenti pour vous satisfaire. Le numéro six paraîtra en décembre. Ce sera le numéro de fêtes de fin d'année : nous le voulons particulièrement soigné. Neptunus mettra en vente à cette occasion une nouvelle série de cartes de vœux représentant de merveilleux navires que monteront nos ancêtres aux XIV^e, XV^e, XVI^e et XVII^e siècles. Il y aura des „Kogge” de l'escadre de Flandre, du bon Duc de Bourgogne, Philippe, une „Flûte” de la flotte royale de Philippe I, battant pavillon de l'Amiral de Flandre; le „Neptunus”, frégate corsaire qui fut construite à Ostende en 1691 et qui fut un des navires les plus rapides de son temps, filant jusqu'à 16 nœuds: nous aurons l'occasion de vous le présenter plus en détail dans un de nos numéros suivants; et enfin un de ces superbes et glorieux long-courriers de la Compagnie Impériale des Indes Orientales, plus connue sous le nom de Compagnie d'Ostende. Comme par le passé, ces reconstitutions historiques ont été réalisées par ce très bon peintre de marine qu'est Carlo Adam. Et pour que vous puissiez penser à nous chaque jour, l'année prochaine, Neptunus mettra en vente un agenda de marin. Réalisé sur le modèle accordéon-rido-planner, il sera orné d'une ancre d'or et renfermera des planches illustrées donnant des renseignements nautiques qui viendront à point aux marins et aux yachtmen: Un joli carnet, très plat, chic et pratique : je vous le recommande !

Dans ce numéro, outre nos chroniques habituelles : port, marine marchande et marine militaire, nous vous présentons une étude très intéressante que nous envoie Mr. J. Van Beylen à propos de ce que nous avons appelé dans notre numéro 3, un „haringbuis” ou harenguier, ayant cru reconnaître dans des papiers notariés, le cahier de charge de la construction d'un tel bateau. Il n'en est rien semble-t-il. Vous lirez avec plaisir qu'il s'agit d'un type de navire qui jusqu'à présent était inconnu des historiens.

La „motivation” est un mot à la mode: nous osons l'appliquer à l'article d'un de nos correspondants, qui observe avec beaucoup de perspicacité le comportement de ses semblables rangés sous la bannière de la Marine militaire de notre pays !

Ce numéro verra aussi, pour la dernière fois, les portées et les notes, clefs de sol et clefs de fa, de nos chansons de marins - nous sommes au bout des authentiques chansons de marin d'autrefois - beaucoup d'auteurs et de compositeurs modernes en ont écrit d'autres, depuis Botrel jusqu'à Jacques Brel : personne ne vous empêche de les chanter aussi, même si nous ne pouvons les publier. Ces chansons seront reliées et paraîtront sous forme de chansonniers dans le courant de l'année prochaine.

Je termine ici, cher lecteur, en vous faisant part du projet que nous caressons, qui est de vous présenter bientôt un panégyrique des actions de notre flotte marchande au cours de la dernière guerre. J'ose vous demander de nous y aider en nous envoyant à ce propos articles, lettres, souvenirs, récits et photos si vous en possédez.

Aan U, vriend lezer...



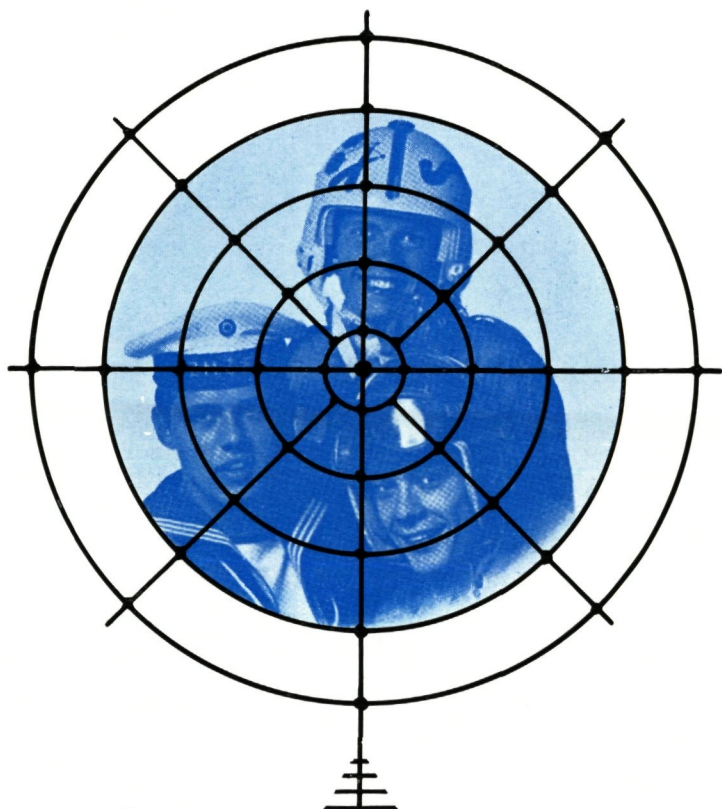
Met het verschijnen van dit nummer vijf, dat de vorige jaren steeds het laatste nummer was en dat vanaf dit jaar het voorlaatste is, beantwoorden wij aan een veelvuldig geuite wens van onze lezers, nl., zes nummers per jaar laten verschijnen.

Dit is het resultaat van heel wat inspanning, maar toch zeer graag gebracht, om de lezers ook op dit gebied voldoening te schenken. Het nummer zes van Neptunus zal eind december verschijnen en zal, zoals het een eindejaarsnummer past, bijzonder verzorgd worden. Bij deze gelegenheid zal Neptunus, traditiegetrouw, een reeks wenskaarten te koop aanbieden getekend door onze medewerker C. Adam. Deze kaarten zullen een viertal beroemde schepen van onze voorouders voorstellen, gaande van de XIVe tot de XVIIIe eeuw. Men zal er een „Kogge” van het Vlaamse eskader van Philip van Bourgondië kunnen bewonderen; een „Fluit” van de koninklijke vloot van Philip II, de „Neptunus”, een kapersfregat gebouwd te Oostende in 1691, die bekend was als een van de snelste schepen uit die tijd, men sprak zelfs van 16 knopen... In een volgens nummer komen we uitgebreid terug op dit prachtig schip. Als vierde en laatste, stellen wij een van de schepen voor van de wereldberoemde Oostendse Kompagnie.

Maar dit is lang niet alles, teneinde U toe te laten iedere dag aan Neptunus te denken, hebben we voor het nieuwe jaar opnieuw een zeemansagenda ontworpen. Handig formaat, keurige afwerking in similileder, met gouden anker, bevat deze agenda naast de noodzakelijke kalender, een reeks interessante platen en uitleg die zeker van nut zullen zijn voor iedere zeeman en yachtsman. Deze zakagenda kan U nu reeds bestellen bij het „winkeltje”. Verder zal U in dit nummer, naast gewone kronieken over buitenlandse marines, havenpolitiek enz., een interessant artikel vinden van de heer J. Van Beylen over wat wij in ons nummer drie de „Haringbuis” of „Buisschip” genoemd hebben. Het blijkt nu, dat dit geen Haringbuis was, maar wel een binnenlander die tot heden niet bekend was onder de naam van buisschip. Het woord „motivering” is samen met „contestatie” beslist een van de modewoorden van deze laatste jaren, onder dit banier plaatsen we het artikel over het parasitisme van onze strijdkrachten.

De zeemansliederen verschijnen voor de laatste maal, Neptunus was in deze wereld van solseutels en fa-kruisen, zowat aan het einde van zijn latijn. Zeker bestaan er nog moderne zeemansliederen, zie maar naar Botrel en Jacques Brel, maar eens moeten wij er mee stoppen. De verschenen zeemansliederen zullen binnenkort uitgegeven worden in een afzonderlijk boek.

Alvorens te besluiten, delen wij U graag mede, dat wij het plan koesteren een reeks artikels te laten verschijnen over de daden van onze koopvaardijvloot in de laatste wereldoorlog, mocht U in het bezit zijn van interessante gegevens, documenten of foto's, wij zouden er zeer dankbaar gebruik van maken.



het parasitisme van de strijdkrachten !!

motivering - motivering - motivering - motivering - m
motivering - motivering - motivering - motivering - m
motivering - motivering - motivering - motivering - m

motivering - mot
motivering - mot
motivering - mot

motivering - motivering - motivering
motivering - motivering - motivering
motivering - motivering - motivering

Het is eigen aan de mens, creatief te willen zijn. Er is een hunker in hem om iets te verwezenlijken, om niet met lege handen onwennig in de rij te staan. Het nietsdoen, het gevoel nutteloos te zijn, kan een zo grote weerslag hebben op het individu, dat het eraan ten onder gaat. Een mens is het nu eenmaal aan zichzelf verplicht, doorlopend iets te doen dat hem verrijkt. Meestal gebeurt dat onbewust, onder meer in onze diverse vormen van vrijetijdsbesteding.

In zijn dagelijkse werkkring zoekt „elkerlijk” ook onophoudelijk naar het opbouwende in hetgeen hij doet; hij vraagt naar het belang ervan; ergens in hem sluimert steeds de vraag in hoeverre hij de gemeenschap helpt door hetgeen hij voortbrengt, door hetgeen hij presteert. Iedereen wil er voor zichzelf van overtuigd zijn, dat de maatschappij hem echt nodig heeft en dat ze van hem een zo groot mogelijke inzet verwacht.

De aard van de prestatie heeft er niet zoveel mee te maken, het gaat vooral om het persoonlijke gevoel van tevredenheid dat men pas in zijn werk vindt zodra men zelf ervaart dat het nuttig en creatief is.

Indien men de eigenlijke opdracht van de strijdkrachten zuiver objectief bekijkt, dan kan men ze moeilijk als opbouwend beschouwen. Strijdkrachten zijn nu eenmaal ontstaan uit de gruwelijke hebbelijkheid van het menselijk ras om mekaar te gaan uitmoorden, zodra men het met onderhandelingen niet meer rond kan krijgen. Dit is misschien nogal rauw gesteld, doch in feite komt het daarop neer. Bij dergelijke opdracht kan men dus bezwaarlijk van creativiteit spreken, zelfs al gaat het om de verdediging van het vaderland en soortgelijke nobele motieven.

Gaat men uit van het principe dat een mens slechts gelukkig kan zijn indien hij zelf voldoening heeft over hetgeen hij tijdens zijn leven uitricht, dan kan men parallel daaraan stellen dat de militair in zijn werkkring moeilijk geluk en tevredenheid kan vinden; wat hij ook doet, het is er *à priori* op gericht de eigen strijdkrachten te perfectioneren om op die manier de vijand zo grondig mogelijk uit te schakelen. Dergelijk doel is vanzelfsprekend op zuiver menselijk vlak niet hartverheffend. Als men hierop doordenkt, zou men tot het besluit moeten komen, dat de militair elders compensatie moet zoeken voor zijn gebrek aan tevredenheid; dat zou dan thuis moeten gebeuren, onder de vorm van een hobby, culturele activiteiten, integratie in een maatschappelijk dienstbetoon dat niets met de strijdkrachten te maken heeft. Men zou het dan ook zo kunnen stellen, dat er in de huidige maatschappij geen enkele gemeenschap bestaat waar het gevoel van nutteloosheid, van te leven op de rug van anderen, van parasiet te zijn, zo sterk wordt aangevoeld als in de strijdmachten; die bestaan immers enkel in functie van de voorbereiding op een oorlog die mogelijk en hopelijk nooit meer komt. Het is als het ware een kapitaal dat men moet beleggen „in geval van”, en waarvan men het gevoel heeft dat het weggegooid geld is.

Binnen de strijdkrachten zelf geeft elk individu zich eveneens rekenschap van die toestand, en onwillekeurig gaat ieder militair zich een beetje de schuldenaar voelen van de gemeenschap die hem onderhoudt. In menselijk opzicht is dergelijke houding nefast, en de strijdkrachten hebben dan ook reeds zeer vroeg ingezien, dat het zo niet meer kon. Vroeger, en zelfs tot de tweede wereldoorlog, zou men de strijdkrachten als een onvermijdelijke, onproductieve last in vredetijd nog zonder teveel kritiek aanvaard hebben. De evolutie in het denken, vooral buiten, doch ook binnen de strijdkrachten, maakt zoiets echter niet langer houdbaar en de bevolking en de militair zelf nemen dergelijke parasitaire toestanden niet meer.



Overbevissing is zeker geen „schijnprobleem”.



De „DEMOOR” verlaat Oostende, bestemming... Het Grote Koraalrif.

Het oorlogsaspect en de daaraan vasthangende voorbereidingen zullen vanzelfsprekend nooit van de strijdkrachten kunnen los gedacht worden. Maar hun inzet in vredetijd is het laatste decennium een feit geworden. Ze dekken nu behoeften die de technische ontwikkeling heeft opgeroepen of die vroeger wel als dusdanig onderkend doch genegeerd werden.

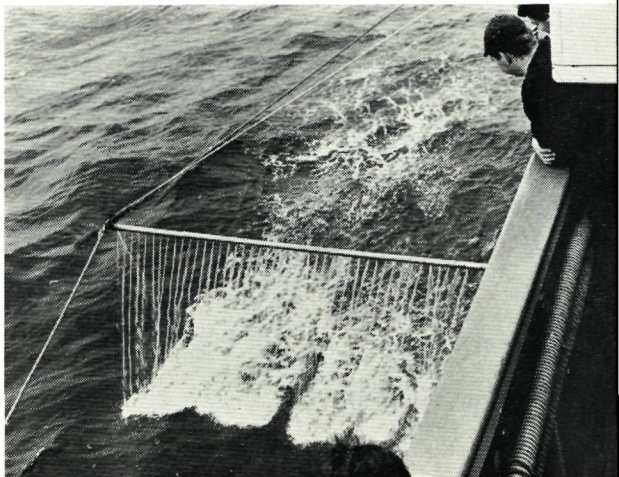
De Zeemacht is op dat gebied wel een zeer dankbaar en bevoordeligd wapen omdat ze voor ons land een werkelijke noodzaak geworden is ; indien ze zou wegvallen zou er namelijk naar andere middelen moeten uitgekeken worden om verscheidene van haar vredesopdrachten uit te voeren.

De doorsnee burger weet weinig van zee of zeevaart af. Voor hem zijn het meestal toeristische attracties onder de vorm van enkele dagen uitblazen op zo zonnig mogelijke stranden of van een eendaagse havenrondvaart. Dergelijke houding is vooral kenmerkend voor een Belg : hij ervaart de zee te veel als een romantisch toevoegsel aan het land, en de schepen die erop varen horen erbij om dat beeld rond te maken. Hij ziet de zee nog te weinig - of helemaal niet - als iets dat noodzakelijk is voor de groei en de bloei van een land. Zijn openheid naar de zee moet in die zin gestimuleerd worden. De burger moet in contact gebracht worden met een beroep, dat niet zomaar een uitweg geeft om de verloren zielen van onze maatschappij op een elegante manier voor een poosje kwijt te geraken. Onze landgenoten moeten zich realiseren, dat het zeemansberoep wat anders is en inhoudt, dan een ongevaarlijk wegwerken van het maatschappelijk schuim.

Voor Noorwegen is het zo, dat het leeft van dat beroep ; het stelt zeelui en schepen ter beschikking van derden en zorgt zo voor zijn economische bloei. Indien een land als Noorwegen, dat relatief arm is aan bodemschatten en



Hulp aan de visserij, een der specifieke taken van de Zeemacht.



Oliebezoedeling - De Zeemacht staat klaar met een efficiënte „oliebestrijder“.

hinterland, kans ziet om de zee tot eigen voordeel uit te baten, hoeveel meer zou België dat dan moeten doen. Hier wordt een hele gamma eigen produkten voortgebracht, er bloeit een intense handel, een groot deel van West-Europa laat zijn uitvoer langs de Noordzeehavens afvloeien en voert zijn grondstoffen langs dezelfde weg in. Daarom heeft België er alle belang bij, om de zee vooral als een handelsweg te gaan bekijken, om zelf schepen uit te baten, om de problemen van de zee te kennen en te bestuderen, om het zeemansberoep te stimuleren.

De Belgen moeten dus dringend losgeraken uit hun keurslijf van beperktheid; ze moeten in hun eigen belang wereldburger worden en over de zeeën en de grenzen gaan kijken, niet enkel als toerist, als bezoeker, doch vooral als handelaar, als vertegenwoordiger van de eigen economie. In die richting ligt dan ook de eerste en ik meen wel, de belangrijkste taak van de Zeemacht: de hele jeugd de gelegenheid geven om met het zolang afgewezen zeemansberoep kennis te maken om het hen bij te brengen; dezelfde jeugd vroeg genoeg de gelegenheid geven andere denk- en levenswijzen te ontmoeten, nieuwe indrukken op te doen; ze tenslotte meer open te stellen voor de zee en de problemen die eraan verwant zijn.

Om dat te verwezenlijken moet het land graag bereid zijn om de prijs te betalen; voorbeelden vlak bij de deur zoals Nederland en Engeland, en verderaf zoals Noorwegen, Denemarken en Zweden, bewijzen dat dergelijke investering mettertijd onvermijdelijk rendeert. En daarom is het ook nodig, dat niet alleen voor het thans nog beperkte contingent de weg naar de zee opgelegd wordt, doch dat de belangstelling van een zo groot mogelijk aantal jongelui door de Zeemacht de nieuwe dimensie zou krijgen die België zo broodnodig heeft.

Om in de voeding van de wereldbevolking te kunnen blijven voorzien, zal men beroep moeten doen - en dat doet men reeds - op de grote zeereserves. Voor bepaalde zeeën, die reeds gedurende eeuwen bevestigd worden - de Middellandse Zee, het Kanaal, de Noordzee - stelt zich evenwel een probleem van overbevissing: sommige vissoorten geraken uitgeput; wat de markt niet aanneemt, gaat naar de vismolens, zodat zelfs het kleinste visje niet teruggegooid wordt. Om dergelijke overbevissing en de daaraan vasthangende uitputting te voorkomen, legde een conventie de beschermde vissoorten vast, hun minimum toegelaten lengte en de minimum grootte van de netmazen. Wil men evenwel die voorschriften doen respecteren, dan dringt zich uiteraard een controle ter plaatse op. Deze politieopdracht vervult de Zee-macht dan ook reeds sinds haar ontstaan, en dat in samenwerking met diverse maritieme landen.

Omdat het vissersberoep echter nog talrijke gevaren met zich brengt, heeft de visserijwacht bovendien een humanitaire opdracht onder de vorm van hulp en bijstand aan de vissers. In een vorig artikel werden die twee aspecten van het visserijwachtschip evenwel reeds uitvoerig besproken, zodat er hier niet nader op dient ingegaan (zie Neptunus, nr. 1/1968).

In verband met de bescherming van de zeefauna stelt er zich de laatste jaren een nieuw probleem, dat door spectaculaire gebeurtenissen soms een actueler karakter krijgt: de waterbezoedeling. De stranding van de „Torrey Canyon” heeft iedereen in woord en beeld duidelijk gemaakt, welk gevaar hier dreigt. En wat gisteren gebeurde, hangt ons in de druk bevaren wateren van de Noordzee elke dag boven het hoofd. Niettegenstaande alle verbodsbepalingen terzake, komt het bovendien nog veelvuldig voor dat schepen hun afgewerkte olie of het residu van hun schoongemaakte olietanks vóór onze kust in zee pompen, met alle onaangename gevolgen vandien voor onze stranden en havens. Omdat het probleem zich zo akuit stelt heeft de Zeemachtaltijd een schip in de Oostendse haven klaarliggen. Onder de vorm van een sproeiinrichting en dissolvant biodegradable heeft het de nodige uitrusting aan boord om olievlekken doeltreffend te bestrijden. Sinds het inleggen van die oliebestrijder komen er per maand gemiddeld twee tot drie oproepen binnen om min of meer uitgebreide vlekken te neutraliseren.

Door haar toekomstige rol in de voedselvoorziening is het eveneens onontbeerlijk geworden om het nog betrekkelijk onbekende werkterrein dat de zee nog is, grondig te exploreren. Om er in een rekordtempo zoveel mogelijk informatie over te verzamelen hebben alle maritieme landen zich dan ook op het oceanografisch onderzoek geworpen. De Zeemacht rustte daarom een opnemingschip uit dat zich niet beperkte tot opmetingen voor de kust, doch eveneens verdienstelijk werk leverde tijdens zijn jaarlijkse werkperiodes in de Middellandse Zee. Ten behoeve van de Luikse universiteit werd in 1967 een met succes bekroonde expeditie van een jaar naar het Grote Koraalrif georganiseerd.

Voor de Zuidelijke Noordzee is dergelijk onderzoek van uitzonderlijk belang, omdat die ondiepe zee langzaam maar zeker de mestvaalt van Noord-West Europa aan 't worden is. Alle grote rivieren, die stilaan op riolen gaan gelijken, spuwen er onophoudelijk hun afval in uit. Een voortdurende controle onder de vorm van onderzoek van bodem en waterstalen is dan ook geboden om niet plots voor een kritische toestand te staan, die alle leven in de wateren langs onze kust onmogelijk maakt.

De mijnenoorlog, die tijdens de twee wereldoorlogen zo intensief werd gevoerd vóór onze kust, heeft nu nog haar naweeën. Met regelmatige tussenpozen, doch vooral na stormweer, halen de vissers in hun netten nog mijnen naar de oppervlakte. Niettegenstaande die tuigen reeds een kwart eeuw en langer in zeewater lagen zijn ze doorgaans nog in zeer goede staat, en dus gevaarlijk.

Een daartoe speciaal opgerichte ontminningsdienst haalt ze op en demonteert ze ter plaatse of maakt ze onschadelijk.

Het klinkt ongelooflijk, maar sinds 1965 inbegrepen werden er nabij onze kust 28 mijnen gevonden ; ze spoelden aan of ze bleven in visnetten hangen. Het is moeilijk te schatten hoelang dat gevaar nog zal bestaan ; maar heden is het zeker reëel en we kunnen er vooralsnog dagelijks mee geconfronteerd worden.

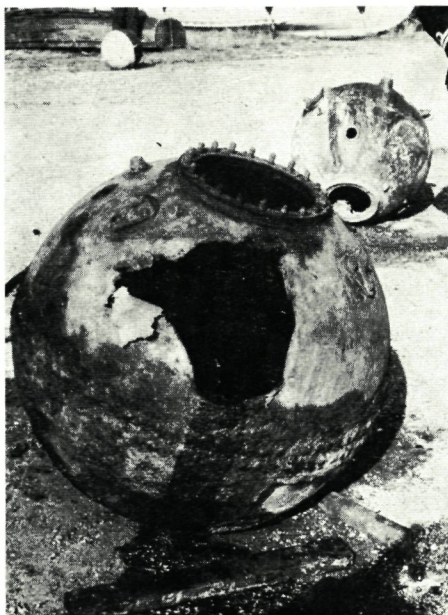
„Vlaggevertoon ” is een begrip dat bij de meeste landgenoten in verband gebracht wordt met zeereizen naar buitenlandse havens met daaraan vasthangende feestjes. Het bestaan ervan wordt door buitenstaanders met een toegeeflijke glimlach geduld, omdat de goegemeente in dergelijke uitstapjes nog een van die gebruikelijke, doch onbegrijpelijke marinetradities meent te onderkennen, die men nu eenmaal op de koop toe moet nemen. Het werkelijk nut ervan ziet men zeker niet in.

En toch is vlaggevertoon van primordiaal belang, en dat zowel omwille van de onderlinge menselijke betrekkingen als op economisch vlak. Het is wel zo, dat voor de omliggende landen het onderlinge contact reeds dermate gegroeid is, dat een eerste kennismaking per schip niet meer vandoen is. Het probleem ligt wel anders voor volkeren die slechts sporadisch en oppervlakkig het onze ontmoeten. In zo'n geval wordt de Belg beoordeeld naar zijn gedrag en zijn voorkomen op dat ogenblik en op die plaats ; de scheepsbemanning vertegenwoordigt dan het land, en afhankelijk van de nagelaten indruk gaat de hele plaatselijke bevolking gunstig of ongunstig reageren op het land waarvoor het bezoek staat. Hieruit volgt al meteen, dat vlaggevertoon van oorlogsschepen aan buitenlandse havens een bijzonder goed middel is om een gunstige sfeer, een klimaat van „goede wil ” ten opzichte van ons land te scheppen.

M 930 - Rochefort op de Naval Review te Portsmouth



Mijnengevaar is niet denkbeeldig, de Zeemacht ontminners staan echter paraat.



Uit deze goede wil volgen doorgaans vlottere menselijke contacten die steeds verrijkend werken. Doch daaruit volgen eveneens tegenbezoeken. Terug thuis spreekt men wederzijds over de bezochte landen ; de belangstelling wordt gewekt, het verkeer over en weer neemt toe ; en een zeer nederig vlaggevertoon krijgt een soort sneeuwbaaleffect.

Met de toch beperkte middelen waarover de Zeemacht beschikt, is er op dit gebied reeds bijzonder veel werk verzet. Men zou het een soort toeristische propaganda voor België in het buitenland kunnen noemen ; dit komt heel België ten goede omdat de steden die schepen aannamen, zowat over het hele land verspreid liggen, - en omdat de schepen in het buitenland „hun” stad en streek steeds een speciaal open doekje geven.

Een tweede aspect van het vlaggevertoon, dat nauw met het eerste samenhangt, zijn de economische voordelen die eruit voortvloeien. Het komt er eigenlijk op neer, in het buitenland de eigen producten beter te leren kennen en waarderen. met als gevolg dat de eigen industrie een groter afzetgebied krijgt. Op dat gebied staan we in België praktisch nergens. Men beseft te weinig, dat de Zeemachtschepen zowat alle havens rond de Atlantische Oceaan en de Middellandse Zee aandoen - en havens wil zeggen, industrie en handel - en dus een unieke gelegenheid krijgen om tijdens recepties en ontvangsten produkten van eigen bodem voor te stellen, te beginnen met het schip zelf als het in België gebouwd is ! In dit verband kan verwezen worden naar de Nederlandse Marine, die op zichzelf reeds een varende reclame is voor alles wat met Nederlandse scheepvaartindustrie te maken heeft. Het wordt dus tijd, dat men ook dit tweede aspect van het vlaggevertoon intensief gaat uitbaten.

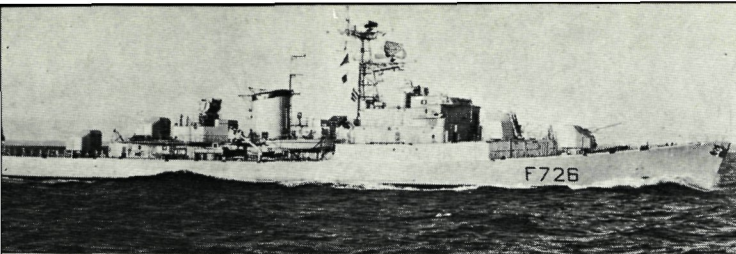
Een volgende activiteit in vredestijd werd geschapen door het installeren van een radarketen langs de kust en op het Belgische gedeelte van de Schelde. De kustketen laat namelijk toe, doorlopend de positie van de navigatieboeien te controleren. Voordien was de boeienlegger van het Zeewezen verplicht, doorlopend rondjes te varen om de ligging van de boeien na te gaan ; kwam er een melding binnen, dat een boei uit positie was, dan moest men er naartoe. Nu is het zo, dat dagelijks met enkele radarzoekslagen vanuit de stations te Zeebrugge, Oostende en Nieuwpoort, een volledige controle kan gedaan worden van de boeien vóór onze kust. De boeienlegger dient dan enkel naar buiten als er een opvallende positieverschil vastgesteld wordt. Het spreekt voor zich dat deze procedure niet alleen het werk vergemakkelijkt doch dat het financieel eveneens lichter uitvalt.

Voor de Belgische Schelde ligt het probleem anders. Vertraging voor handelsschepen is steeds een financiële strop. Als gevolg van mist heeft men op de Schelde evenwel veel met oponthoud af te rekenen. Door het installeren van een radar nabij de Kruisschans bestrijkt men de Belgische Schelde en via radiotelefonie is het nu mogelijk bij slechte zichtbaarheid de schepen „binnen te praten”.

Buiten die min of meer belangrijke activiteiten zijn er nog een aantal gelegenheidsopdrachten, waarvoor beroep gedaan wordt op de Zeemacht omdat ze daarvoor aangepaste instrumenten heeft. Het gaat hier meer bepaald over het opzoeken van wrakken en het omschrijven van obstructies op de Schelde en langs de kust, de tussenkomst van de duikers, het uitvoeren van stroommetingen.

Tot besluit kan men ongetwijfeld stellen, dat de Zeemacht uitgebreide, zeer afwisselende en noodzakelijke vredesopdrachten heeft. Ze hebben niets met de eigenlijke oorlogsoopdrachten te maken, maar ze zijn onontbeerlijk en ze moeten dan ook door iemand gedaan worden.

In plaats van daartoe een speciaal organisme op te richten kan men dus beter beroep doen op een organisatie die reeds bestaat en die niet beter vraagt dan ook in vredestijd nuttig werk te verrichten.



**Le LDV 1e CI.
L. HOORNAERT et
l'EDV. J. HARDY
vous présentent**

les escorteurs modernes occidentaux

INTRODUCTION

La Mer prend une place toujours plus grande dans la stratégie mondiale. Ce facteur capital a été pleinement apprécié par la Grande-Bretagne, les Etats-Unis et d'autres pays tels les Pays-Bas, puissances navales de longue date, mais aussi, depuis la deuxième guerre mondiale, par la Russie des Soviétiques. Après sa flotte sous-marine, fer de lance traditionnel sur mer des puissances continentales, Moscou développe aujourd'hui une imposante flotte militaire de surface.

Il faut souligner l'importance croissante et le caractère irremplaçable de la mer, milieu privilégié des transports et échanges internationaux, ultime réservoir de richesses vivrières ou minérales. Il semble donc difficilement évitable que l'expansion des activités économiques ne s'y accompagne de litiges et de conflits.

La mer est devenue, à l'ère nucléaire, le domaine dans lequel les nations hésitent le moins à recourir aux armes atomiques : une agression armée ne porte pas ici atteinte à l'intégrité du sol et ne peut en aucune façon justifier rationnellement le recours aux représailles massives.

Si un tel conflit ne risque pas d'endommager les territoires nationaux et de causer des pertes humaines de populations, les pertes matérielles seraient en revanche très sensibles à l'humanité.

Elles affecteraient les navires de guerre ainsi que les bâtiments marchands. Inutile de souligner l'importance de ces derniers pour l'acheminement du ravitaillement en matières premières, denrées, produits fabriqués, carburants etc. sans lesquels l'Europe ne pourrait vivre.

LA MENACE ET SA PARADE

Sur le plan aérien, la menace actuelle et du futur immédiat, outre les attaques classiques en semi-piqué à la bombe, au canon, ou à la roquette est essentiellement représentée par :

- le bombardier moyen évolant entre 800 et 1000 km/heure à 50.000 pieds d'altitude et porteur de missiles aérodynamiques subsoniques ou transsoniques air-mer de 100 nautiques de portée, à charge classique ou nucléaire,
 - l'avion d'attaque léger porteur d'un engin ou d'une bombe muni d'une charge atomique tactique approchant à 100 m d'altitude jusqu'à 15.000 m du but,
 - le missile aérodynamique subsonique ou juste transsonique lancé par bâtiment de surface ou sous-marin et fondant sur le but à basse altitude.
- La lutte contre ces diverses menaces aériennes exige en plus des procédés tactiques, écrans, barrages en profondeur, etc... :
- une détection à très grande distance et une classification rapide,
 - des transmissions automatiques de données, les temps morts humains étant devenus inacceptables,
 - des systèmes d'armes permettant d'atteindre le porteur d'arme ennemi à la plus grande distance possible, ou, si cet objectif n'a pu être détruit, d'attaquer le missile adverse dans la phase finale de sa trajectoire.

L'armement peut comprendre :

- des missiles surface-air dont les plus puissants sont du type dit à moyenne portée (Terrier, Tartar, Standard, Sea Slug, Sea Dart, Masurca),
- des canons à grande cadence de tir utilisant souvent des obus à fusée de proximité,
- des missiles surface-air à courte portée (Sea Cat, Sea Sparrow, Sea Wolf, Murène).

En ce qui concerne les sous-marins, la menace actuelle et du futur immédiat est représentée par :

- des sous-marins diesel de plus en plus silencieux pouvant, pour se dérober, atteindre en plongée des vitesses de l'ordre de 16 à 18 nœuds,
- une proportion croissante de sous-marins d'attaque à propulsion nucléaire dont la vitesse maximale peut dépasser largement 25 nœuds.

Ces sous-marins sont équipés de torpilles perfectionnées filoguidées ou non, porteuses parfois d'un cône nucléaire.

L'armement comprend :

- des vecteurs propulsés porteurs de torpilles à tête chercheuse (Asroc, Ikara, Malafon),
- des hélicoptères pilotés porteurs de torpilles à tête chercheuse et parfois de missiles permettant d'attaquer les bâtiments de surface (Sea King, Wesser, Agusta-Bell 204, Wasp, WG-13),
- des hélicoptères radio-guidés porteurs de torpilles à tête chercheuse (DASH),
- des lance-roquettes ou mortiers multitubes à courte portée (Bofors, Terne, Limbo, Lanciabas),
- des torpilles à tête chercheuse acoustique.

Au point de vue équipement nous trouvons :

- divers types de radars de plus en plus perfectionnés,
- des systèmes de traitement et de transmission rapides des données tactiques (sur les grosses unités),
- des sonars de détection,
- des sonars d'attaque,
- des sonars remorqués à profondeur variable (VDS).

LES CLASSES DE BATIMENTS

L'escorte des porte-avions est assurée par les frégates de destroyers lance-missiles à mission aussi bien anti-aérienne qu'anti-sous-marine (DLG, DDG, DD).

L'escorte des autres forces navales et des convois est assurée par les escorteurs océaniques à mission plus particulièrement anti-sous-marine (DDE et DE).

Ce sont ces derniers que nous passerons en revue.

Le tonnage et les dimensions de ces escorteurs ne permettent pas l'emport de missiles à moyenne portée à l'exception des gros escorteurs américains de la classe BROOKE.

Les escorteurs océaniques seront donc à vocation essentiellement anti-sous-marine et leur défense anti-aérienne sera ponctuelle et individuelle à base d'artillerie et/ou de missiles à courte portée.

Leur défense de surface sera assurée par l'artillerie et/ou l'hélicoptère embarqué porteur de missiles.

On étudie la possibilité d'embarquer des missiles mer-mer bien que ce type d'arme ne soit pas encore complètement opérationnel en Occident.

Ci-dessous, un aperçu des armes en service ou en développement.

LES MISSILES MER-AIR A COURTE PORTEE

SEA CAT

Pays d'origine : Royaume-Uni

Statut : opérationnel

Masse approximative : 60 kg

Mode de guidage : téléguidage visuel ou radar

Portée : 5600 m

Configuration : affût de 4 missiles. Il existe un affût double monté sur la masse oscillante d'un affût de 40 mm.

SEA WOLF

Pays d'origine : Royaume-Uni

Statut : en développement

Remarque : dérivé du RAPIER dont il aura les avantages (temps de réaction extrêmement court, vitesse de Mach 2), le SEA WOLF est une arme navale en cours de mise au point par BAC pour la défense contre les missiles air-mer et mer-mer. Il sera radio-guidé.

SEA SPARROW III

Pays d'origine : Etats-Unis

Statut : entre en service opérationnel

Masse approximative : 180 kg

Mode de guidage : autodirecteur radar semi-actif

Portée : plus de 13 km

Remarque : version embarquée du missile air-air SPARROW. Une version dite OTAN d'un système d'arme utilisant ce missile est en développement par un consortium de nations de l'alliance. L'utilisation mer-mer est à l'étude.

MURENE

Pays d'origine : France

Statut : en développement

Masse approximative : 75 kg

Mode de guidage : autodirecteur radar semi-actif

Portée : 9 km

Remarque : version navalisée du missile sol-air CROTAL.

LES MATERIELS D'ARTILLERIE CONVENTIONNELLE

127 mm (5 in) L 54 MK 42

Pays d'origine : Etats-Unis

Portée : 23.500 m.

Cadence de tir : 40 c/min.

127 mm L 54 MK 45

Pays d'origine : Etats-Unis

Portée : 23.500 m

Cadence de tir : 15 c/min.

Pays d'origine : Etats-Unis

Portée : 16.500 m

Cadence de tir : 15 c/min.

Remarque : arme vétuste.

127 mm L 54 OTOMELARA COMPACT

Pays d'origine : Italie

Portée : 23.500 m

Cadence de tir : supérieure à 45 c/min.

114 mm (4.5 in) L 54 MK 8 (VICKERS)

Pays d'origine : Royaume-Uni

Portée : 22.000 m

Cadence de tir : 25 c/min.

100 mm L 55

Pays d'origine : France

Portée : 17.000 m

Cadence de tir : 60 c/min.

76 mm L 62 OTOMELARA

Pays d'origine : Italie

Portée : 15.500 m

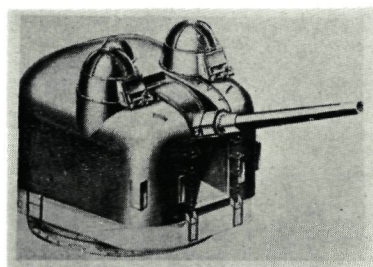
Cadence de tir : 60 c/min.

Remarque : un modèle allégé (COMPACT) excédant les 80 c/min, est en développement.

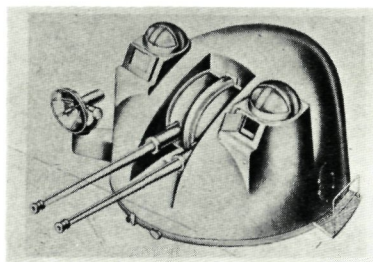
76 mm L 70

Pays d'origine : Royaume-Uni.

76 mm L 70

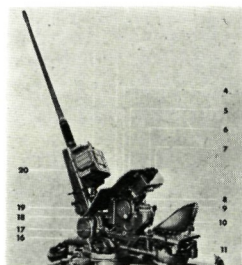


Le 127 mm (5 in) L54 MK42



Le 76 mm L70

Pays d'origine : Etats-Unis
 Portée : 17.000 m
 Cadence de tir : 90 c/min.
 76 mm L 50
 Pays d'origine : Etats-Unis
 Portée : 13.300 m
 Cadence de tir : 55 c/min.
 Remarque : arme vétuste.
 57 mm L 65 BOFORS
 Pays d'origine : Suède
 Portée : 14.500 m
 Cadence de tir : de 120 à 200 c/min.
 40 mm L 70 BOFORS
 Pays d'origine : Suède
 Portée : 12.600 m
 Cadence de tir : de 240 à 300 c/min.
 30 mm L 70 HISPANO-SUIZA
 Pays d'origine : France
 Portée : 8.500 m
 Cadence de tir : 600 c/min.



30 mm L 70
 HISPANO - SUIZA

Remarque : — il est bien évident que la portée pratique ou distance d'engagement est considérablement moindre que la portée normale indiquée pour chaque matériel.

Cette distance d'engagement contre les buts aériens est de l'ordre de 10.000 m pour les gros calibres et de 1500 à 2000 m pour les petits calibres.

— une munition de 127 mm à propulsion additionnelle (RAP = Rocket Assisted Projectile) est en développement qui accroît la portée de tous les matériels de ce calibre.

LES ENGINES ASM A GRANDE PORTEE

Ces engins sont porteurs d'une torpille ASM

Lorsque le sous-marin ennemi a été localisé, l'engin est lancé dans la direction approximative où il est censé se trouver et lorsqu'il est parvenu au voisinage de la position estimée, il largue la torpille. Celle-ci, d'abord freinée par un parachute qui se détache dès l'immersion, se met ensuite à rechercher le sous-marin grâce à un autoguidage acoustique.

La différence essentielle entre l'ASROC et les deux autres est que le premier n'est pas guidé tandis que l'IKARA et le MALAFON sont suivis par le radar du navire et téléguidés par radio suivant les informations fournies par le sonar du bord.

ASROC

Pays d'origine : Etats-Unis

Statut : opérationnel

Masse approximative du projectile : 450 kg

Portée : 9000 m

Remarque : 8 engins sont stockés en 4 caissons sur un affût orientable en azimuth. Chaque caisson de 2 engins est orientable en élévation.

Il existe une version à portée accrue (Extended Range ASROC = ERA).

IKARA

Pays d'origine : Australie (adoptée par le Royaume-Uni)

Statut : opérationnel

Masse approximative : inconnue

Portée : 15 à 20.000 m

Un missile à la fois sur la rampe.

MALAFON

Pays d'origine : France

Statut : opérationnel
Masse approximative : 1400 kg
Portée : 16.000 m.
Un missile à la fois sur la rampe.

LES SYSTEMES ASM A COURTE PORTEE

Ces systèmes comprennent des projectiles, bombes ou roquettes, non guidés et suivant, par conséquent, une trajectoire balistique.

L'explosion de la charge militaire a lieu après la pénétration dans l'eau, soit par contact, soit par capsule hydrostatique, soit par fusée de proximité acoustique (TERNE) ou magnétique (BOFORS).

LIMBO

Pays d'origine : Royaume-Uni

Statut : opérationnel

Calibre : 305 mm

Masse du projectile : 100 kg

Configuration : 3 tubes-mortiers en alignement

Portée : 800 à 1000 m

MORTIER DE 305

Pays d'origine : France

Statut : opérationnel

Calibre : 305 mm

Masse du projectile : 228 kg

Configuration : groupe de 4 tubes-mortiers disposés en carré

Portée : 2700 m

Remarque : un projectile de 100 kg peut être tiré à 6000 m contre des objectifs terrestres.

LANCIABAS

Pays d'origine : Italie

Statut : opérationnel

Calibre : 320 mm

Configuration : 1 ou 3 tubes-mortiers

Portée : 975 m.

BOFORS

Pays d'origine : Suède

Statut : opérationnel

Calibre : 375 mm

Masse du projectile : de 230 à 250 kg selon les types de roquettes

Configuration : 4 tubes lance-roquettes disposés en arc de cercle

Portée : roquette M 50 : 900 m

roquette ERIKA : 1600 m

roquette NELLI : 3600 m

Remarque : la société française CAFL a développé une version à 6 tubes de ce lance-roquettes. Il existe également un modèle allégé à 2 tubes.

TERNE

Pays d'origine : Norvège

Statut : opérationnel

Calibre : 200 mm

Masse du projectile : 120 kg

Configuration : groupe de 6 roquettes

Portée : de 900 à 1500 m suivant les projectiles.

LES TORPILLES ASM

Les quatre types les plus répandus sont :

MK 44

Pays d'origine : Etats-Unis

Statut : opérationnel



„ LE GASCON " escorteur rapide



USS „ VAN VOORHIS " cl. Dealy

Masse approximative : 230 kg
 Calibre : 324 mm - tube MK 32
 Guidage : auto-directeur acoustique actif.
 Remarque : cette torpille, la première du genre à être largement utilisée, atteint actuellement le stade d'obsolescence.

MK 46

Pays d'origine : Etats-Unis
 Statut : opérationnel
 Masse approximative : 258 kg
 Calibre : 324 mm
 Guidage : auto-directeur acoustique actif.
 Remarque : cette arme remplace progressivement la MK 44 dans les marines Américaine et Canadienne.
 Propulsion assurée par générateur de gaz à combustible solide.
 — un type MK 48 est en développement.

L 3

Pays d'origine : France
 Statut : opérationnel
 Masse : 910 kg
 Calibre : 533 ou 550 mm
 Guidage : auto-directeur acoustique actif.
 Remarque : équipe les sous-marins et les escorteurs.

L 4

Pays d'origine : France
 Statut : opérationnel
 Masse approximative : 540 kg
 Calibre : 533 mm
 Guidage : auto-directeur acoustique actif.
 Remarque : équipe les aéronefs et constitue la charge utile du MALAFON.

LES DIFFERENTS TYPES D'ESCORTEURS EN SERVICE ET EN COMMANDE

Les escorteurs océaniques DDE et DE sont des unités dont le déplacement standard varie entre 1300 et 3500 t. (1800 à 4500 t. à pleine charge). Certains types destinés à opérer dans les mers fermées ont parfois un déplacement inférieur.

L'encombrement et la masse des appareillages de détection sont des facteurs limitants qui n'existaient pas il y a 25 ans. A cette époque, pour un déplacement d'environ 2000 t., un destroyer filant 35 nœuds portait un armement de 4 pièces de 127 et 6 tubes lance-torpilles. Il y a lieu de tenir compte également de la puissance électrique nécessaire au fonctionnement des radars et sonars modernes ; tout cela se traduit par du poids et en conséquence, par une diminution substantielle de l'armement conventionnel. En conséquence, la recherche de l'allègement a conduit à adopter, sur nombre d'unités la propulsion par turbines à gaz combinée ou aux turbines à vapeur ou aux moteurs Diesel (systèmes CODAG = Combined Diesel and Gas, CODOG = Combined Diesel or Gas, COGOG = Combined Gas or Gas = turbines à gaz de pointe et de croisière, COSAG = Combined Steam and Gas).



Le „ cdt RIVIERE ”

Ci-dessous, caractéristiques principales des escorteurs océaniques.

ETATS-UNIS

Classe „DEALEY ”

Statut : en service depuis 1954 (13 unités)

Déplacement Std : 1450 t

Propulsion : turbine à vapeur

Vitesse : 25 nœuds

Armement : 2 à 4 pièces de 76 L 50 en tourelles doubles

1 mortier ASM type Alpha

2 x III TLT ASM MK 32

2 hélicoptères téléguidés porteurs de torpilles MK 46 (système

DASH = Drome Antisubmarine Helicopter).

Classe „CLAUDE JONES ”

Statut : en service depuis 1959 (4 unités)

Déplacement Std : 1450 t

Propulsion : Diesels

Vitesse : 22 nœuds

Armement : 1 à 2 pièces de 76 L 50

2 x III TLT ASM MK 32

Classe „BRONSTEIN ”

Statut : en service depuis 1963 (2 unités)

Déplacement Std : 2360 t

Propulsion : turbine à vapeur

Vitesse : 26 nœuds

Armement : 2 pièces de 76 L 50 en tourelle double

1 ASROC

2 x III TLT ASM MK 32

2 hélicoptères téléguidés (système DASH).

Classe „GARCIA ”

Statut : en service depuis 1964 (10 unités)

Déplacement Std : 2620 t

Propulsion : turbine à vapeur

Vitesse : 27 nœuds

Armement : 2 pièces de 127 L 38

1 ASROC

2 x III TLT ASM MK 32

Système DASH.

Classe „KNOX ”

Statut : en service depuis 1969 (50 unités commandées)

Déplacement Std : 3010 t

Propulsion : turbine à vapeur

Vitesse : 27 nœuds

Armement : 1 pièce de 127 L 54

1 ASROC

2 x III TLT ASM MK 32

Système DASH.

CANADA

Classe „St-LAURENT ”

Statut : en service depuis 1955
convertis depuis 1961 (7 unités)

Déplacement Std : 2260 t

Propulsion : turbines à vapeur

Vitesse : 28,5 nœuds

Armement : 2 pièces de 76 L 50 en tourelle double

1 LIMBO

1 hélicoptère lourd ASM „SEA KING ”.

Classe „RESTIGOUCHE ”

Statut : en service depuis 1958

en cours de conversion depuis 1966
(7 unités)

Déplacement Std : 2360 T

Propulsion : turbines à vapeur

Vitesse : 28 nœuds

Armement : 2 pièces de 76 L 70 en tourelle double

1 ASROC

Classe 280

Statut : en commande (4 unités)

Déplacement Std : environ 3500 t

Propulsion : COGOG

Vitesse : 27 nœuds

Armement : 1 pièce de 127 OTOMELARA

2 SEA SPARROW

2 LIMBO

2 x III TLT ASM

2 hélicoptères lourds ASM „SEA KING ”

ROYAUME-UNI

Classe „WHITBY ” et ROTHESAY ” (type 12)

Statut : en service depuis 1956

Déplacement Std : 2200 t

Propulsion : turbines à vapeur

Vitesse : 30 nœuds

2 pièces de 114 en tourelle double

2 pièces de 40 ou 1 SEA CAT

1 ou 2 LIMBO

Une unité est équipée d'un hélicoptère léger ASM „WASP ”.

Classe „TRIBAL ” (Type 81)

Statut : en service depuis 1961 (7 unités)

Déplacement Std : 2300 t

Propulsion : COSAG

Vitesse : 28 nœuds

Armement : 2 pièces de 114

2 pièces de 40

1 LIMBO

1 hélicoptère léger ASM „WASP ”.

Classe „LEANDER ”

Statut : en service depuis 1963 (24 unités commandées)

Déplacement Std : 2450 t

Propulsion : turbines à vapeur

Vitesse : 30 nœuds

Armement : 2 pièces de 114 en tourelle double

1 SEA CAT

1 LIMBO

1 hélicoptère léger ASM „WASP ”



Escorteur rapide „LE BEARNAIS ”



Hélicoptère téléguidé ASM



Le „SEA CAT ”

Remarque : la Marine néerlandaise possède 6 unités de cette classe armées de 2 SEA CAT.

Type 21

Statut : en commande

Déplacement : environ 2500 t

Propulsion : COGOG

Vitesse : 34 nœuds

Armement : 1 pièce de 114 MK 8

1 SEA CAT remplacé ultérieurement par 1 SEA WOLF

1 hélicoptère léger ASM WG-13 (en développement).

FRANCE

Types E-50 et E-52 „LE CORSE ” et „LE NORMAND ”

Statut : en service depuis 1955 (18 unités)

Déplacement Std : 1250 t

Propulsion : turbines à vapeur

Vitesse : 27 nœuds

Armement : 4 à 6 pièces de 57 en tourelles doubles

2 pièces de 20

1 CAFL sertuple ASM de 375

4 x III TLT ASM

Classe „COMMANDANT RIVIERE ”

Statut : en service depuis 1962 (9 unités)

Déplacement Std : 1750 t

Propulsion : Diesel (1 unité expérimentale propulsée par turbine à gaz)

Vitesse : 26 nœuds

Armement : 3 pièces de 100

2 pièces de 30

1 mortier ASM quadruple de 305

2 x III TLT ASM

Remarque : cette classe d'unité est dénommée „aviso-escorteur ” car elle est appelée à remplir en temps de paix, des missions de présence outre-mer et des missions de garde-pêche.

La Marine Portugaise en a commandé 4 exemplaires.

ALLEMAGNE FEDERALE

Classe „KOLN ”

Statut : en service depuis 1961 (6 unités)

Déplacement Std : 2100 t

Propulsion : CODAG

Vitesse : 30 nœuds

Armement : 2 pièces de 100

6 pièces de 40

2 BOFORS ASM quadruples de 375

2 TLT ASM

ITALIE

Classe „DE CRISTOFARO ”

Statut : en service depuis 1965 (4 unités)

Déplacement Std : 850 t

Propulsion : Diesels

Vitesse : 23,5 nœuds

Armement : 2 pièces de 76 L 62

1 Lanciabas simple

2 x III TLT ASM

Classe „CENTAURO ”

Statut : en service depuis 1957 (4 unités)

Déplacement Std : 1800 t
Propulsion : turbines à vapeur
Vitesse : 26 nœuds
Armement : 3 pièces de 76 L 62
1 Lanciabas triple
2 x III TLT ASM

Classe „BERGAMINI ”

Statut : en service depuis 1961 (4 unités)
Déplacement Std : 1650 t
Propulsion : Diesels
Vitesse : 26 nœuds
Armement : 3 pièces de 76 L 62
1 Lanciabas simple
2 x III TLT ASM
1 hélicoptère léger ASM Augusta-Bell 47 ou 204

Classe „ALPINO ”

Statut : en service depuis 1968 (2 unités)
Déplacement Std : 1900 t
Propulsion : CODAG
Vitesse : 29 nœuds
Armement : 6 pièces de 76 L 62
1 Lanciabas simple
2 x III TLT ASM
2 hélicoptères légers ASM Augusta-Bell 204.

NORVEGE

Classe „OSLO ”

Statut : en service depuis 1966 (5 unités)
Déplacement Std : 1450 t
Propulsion : turbine à vapeur
Vitesse : 25 nœuds
Armement : 4 pièces de 76 L 50 en tourelles doubles
1 TERNE
2 x III TLT ASM
1 hélicoptère léger prévu.
Remarque : il s'agit d'une version modifiée de la classe US DEALEY, construite en Norvège.

PORTUGAL

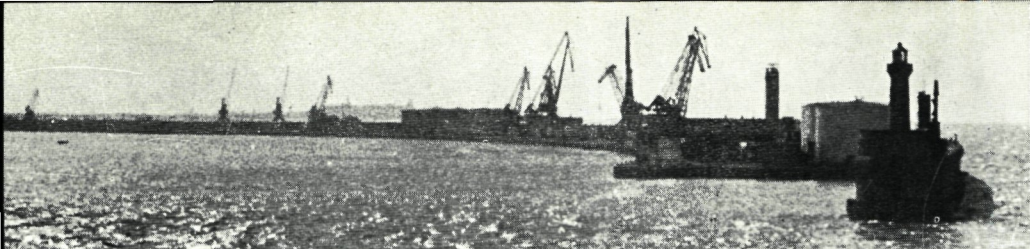
Classe „JOAO COUTINHO ”

Statut : en commande chez Blohm und Voss à Hambourg et chez Bazan à Carthagène (6 unités)
Déplacement Std : 1365 t
Propulsion : Diesels
Armement : 2 pièces de 76
2 pièces de 40
Armes ASM non spécifiées.

DANEMARK

Classe „PEDER SKRAM ”

Statut : en service depuis 1965 (2 unités)
Déplacement Std : 2030 t
Propulsion : CODAG
Vitesse : 30 nœuds
Armement : 4 pièces de 127 L 38 en tourelles doubles
4 pièces de 40
1 TERNE
3 TLT



maritiem panorama la vie maritime

h. rogie

SUPER PORT - SUPER PORT - SUPER PORT - SUPER PORT

Les conclusions de la commission Verschave ont été publiées H. Rogie fait dans cet article le relevé des diverses propositions qui ont vu le jour à propos de la construction de super ports sur la côte belge et donne avec fougue son avis sur la question.

Neptunus livre à la sagacité de ses lecteurs les réflexions de ce chaud partisan du „plus grand, toujours plus grand complexe maritime”.

la redaction.

SUPER HAVEN - SUPER HAVEN - SUPER HAVEN - SUPER HAVEN

De besluiten van de commissie Verschave werden onlangs gepubliceerd. H. Rogie maakt in hiernavolgend artikel het bestek van de verschillende projecten in verband met de bouw van een super haven langs onze Belgische kust en geeft zijn mening dienaangaande.

Neptunus laat het aan de wijsheid van zijn lezers over, het al of niet eens te zijn met de stelling van deze enthousiaste aanhanger van „het grootste, steeds maar grootser havencomplex”.

de redactie.

MARITIEM PANORAMA

**LA VIE MARITIME
H. Rogie**

La commission Verschave, constituée le 9 octobre 1968 dans le but de trouver une solution nationale au problème de notre approvisionnement en matières premières par voie maritime, a remis son rapport au ministre des Travaux publics à la fin du mois de mai 1969. Ce sont les conclusions de cette commission d'étude, communiquées à la presse le 6 juin écoulé, qui seront l'objet d'un commentaire succinct dans cette 5ième contribution à notre chronique maritime.

Le problème portuaire belge

C'est en mai 1967 que le problème de la navigabilité de l'Escaut prit des proportions inquiétantes lorsque le Comité ministériel de coordination économique fut saisi d'un projet introduit par le consortium pétrolier Esso-BP-Petrofina visant à l'approvisionnement de leurs raffineries anversoises par un oléoduc partant de Rotterdam. Les études faites au laboratoire hydraulique de Borgerhout avaient prouvé, depuis longtemps déjà, que le port d'Anvers serait dans l'impossibilité pratique d'accueillir des unités de plus de 70.000 tdw à pleine charge. Comme les premiers pétroliers dépassant les 200.000 tdw venaient de faire leur apparition et que le pouvoir central demeurait dans l'expectative malgré des solutions de rechange proposées par les ingénieurs Bonnet, De Bock et Mertens, ces compagnies pétrolières décidèrent de profiter des immenses possibilités offertes par l'Europoort afin de sauvegarder la rentabilité de leurs entreprises.

Cette décision, on s'en souvient, suscita une vive agitation dans tous les milieux intéressés à notre politique portuaire et économique. On se rendit enfin compte de la gravité de la situation. Cela n'empêcha pas les instances

gouvernementales de continuer à temporiser, si bien que ce n'est que le 9 octobre 1968 que le Comité de coordination économique, acculé au pied du mur, dut se résoudre à donner son accord pour l'aménagement d'un pipeline Rotterdam-Anvers, en précisant toutefois que ce n'était là qu'une solution partielle et provisoire. La recherche d'une solution nationale et à long terme concernant nos approvisionnements en pétrole brut et en minerais de fer par navires de gros tonnages fut confiée à une commission d'étude composée de douze experts et présidée par Monsieur l'ingénieur Verschave, directeur-général des Voies hydrauliques.

L'initiative privée, de son côté, n'avait pas attendu la décision du gouvernement pour se mettre à la recherche d'une solution et c'est ainsi que durant l'année 1968 furent publiés de nombreux projets visant à doter notre pays d'un super-port à fonction polyvalente et capable d'accueillir des unités de grandes dimensions. Aussi, lorsque la commission Verschave se mit à l'ouvrage, sa première tâche fut d'étudier les différents projets privés qui lui furent soumis.

Les solutions proposées

Quatre grands projets méritaient un examen particulier. Rappelons brièvement en quoi ils consistent.

1. Le projet du „Werkgroep RA” proposait la construction de deux jetées parallèles s'étendant jusqu'à 7 km devant Zeebrugge, là où l'ensablement ne se fait plus sentir. Le chenal d'accès, prolongé jusqu'à la ligne des 11 brasses située à 10 milles de la côte, devait permettre aux navires de 200.000 tonnes d'accoster au port de Zeebrugge. Le coût de ces travaux oscillait entre 4 et 11 milliards de francs belges, diverses variantes étant projetées. Un supplément de 2 milliards devait suffire pour atteindre la ligne des 14 brasses située à 12 milles de Zeebrugge, rendant ainsi le port accessible aux mastodontes de 500.000 tonnes.

2. Le projet „Noordzeepoort” de l'ingénieur Mortelmans prévoyait l'aménagement d'un port de transbordement sur le Thornton Bank, situé à 15 milles au nord-ouest de Zeebrugge. D'une superficie de quelque 127 ha, l'île était conçue pour accueillir des pétroliers de 500.000 tonnes et ses installations de stockage pouvaient être reliées par pipe-line au port de Zeebrugge qui devait être aménagé pour l'accostage d'unités de 150.000 tonnes. De là, un oléoduc devait desservir Gand, Anvers, Liège et la Ruhr. Coût estimé : 15 milliards.

3. Le plan „Harris”, dénommé aussi „Zeebrugge-Atoll”, était en fait une variante du projet Mortelmans puisqu'il prévoyait l'accueil d'unités de 500.000 tonnes dans un atoll pétrolier situé sur le Thornton Bank. Un zoning industriel de 60 ha, aménagé autour du port artificiel, pouvait être relié par pipe-lines à Zeebrugge d'où il serait possible de desservir Gand, Anvers, Liège et la Ruhr. Coût du projet : 7 milliards (nettement sous-estimé).

4. Le projet „Zeestad” proposait la construction d'une presqu'île de 7.000 ha devant Zeebrugge et Knokke et cela à l'aide de 410 millions de m³ de terres draguées dans l'Escaut en vue d'y aménager une nouvelle passe jusqu'à Baalhoek, accessible aux navires de 125.000 tonnes. La presqu'île comprenait une zone portuaire de 2.000 ha pouvant accueillir des unités de 225.000 tonnes, un site résidentiel de 2.900 ha ainsi qu'un lac intérieur de 1.800 ha. Il était également prévu que le port de Zeebrugge serait aménagé pour la réception d'unités de 225.000 tonnes. Estimation : 1 milliard.

Les conclusions du rapport Verschave

C'est donc 8 mois à peine après sa constitution que la commission Verschave présenta son rapport au ministre des Travaux publics après avoir tenu 17 séances d'étude. Le rapport fut soumis au C.M.C.E.S. le 16 juillet après avoir fait l'objet d'un débat animé à la Chambre.

Les conclusions du rapport sont clairement formulées ce qui nous facilite la tâche d'en présenter un résumé succinct.

1. La commission se montre favorable à la construction d'un super-port pétrolier en pleine mer qui serait accessible aux plus gros tonnages existants. Comme un tel port n'est justifiable économiquement que si un certain tonnage minimum d'approvisionnement en pétrole brut est garanti et que ce minimum dépasse de loin les quantités de pétrole importé actuellement en Belgique, il serait préférable que pareille réalisation reçût une solution à l'échelle européenne. Dans cette optique, le gouvernement belge pourrait préconiser auprès des Etats voisins le projet français d'un port artificiel pour unités de 500.000 tdw sur le Out-Ruytingen Bank, à hauteur de Gravelines. Cet endroit - précise le rapport - apparaît comme étant le plus favorable à pareille entreprise.

2. Dans l'attente d'une collaboration européenne et tenant compte des besoins réels de notre pays, la commission donne sa préférence aux projets prévoyant la construction d'un port polyvalent apte à recevoir un large éventail de types de navires. Pour des raisons techniques et économiques il est recommandé de construire ce port à la côte et de préférence à Zeebrugge en raison de l'infrastructure déjà existante et des divers trafics qui se concentrent déjà dans ce port.

3. Cet avis - selon le rapport - ne signifie pas qu'il faille opter pour un des projets établis et proposés par des promoteurs privés car ils comportent trop d'objections techniques, juridiques et urbanistiques. En outre, il importe que l'Etat soit le maître de l'œuvre car il est propriétaire des terrains gagnés sur la mer.

4. Par conséquent, la commission a appuyé un avant-projet émanant de l'administration des Voies hydrauliques prévoyant l'aménagement du port de Zeebrugge en port de haute mer accessible aux unités de 200.000 tdw ainsi que la mise en valeur d'une zone industrielle de 2.200 ha. Ce projet serait réalisé en trois phases successives. La première phase de travaux comprendrait l'allongement de la jetée ainsi que la construction d'une écluse maritime et d'un grand canal intérieur permettant ainsi l'accostage d'unités de 100.000 tonnes à pleine charge. Une deuxième phase pousserait l'accessibilité à 150.000 tonnes et la troisième viserait les 200.000 tonnes prévues. Le coût global de l'entreprise est estimé à 38,4 milliards de francs.

5. Si les expériences en laboratoire devaient déceler que le prolongement de la jetée perturberait le régime hydraulique de l'Escaut, la commission propose d'adopter une solution de rechange prévoyant la construction d'une île portuaire pour navires de 200.000 tdw sur le Wenduine Bank, c'est-à-dire dans les eaux territoriales belges à hauteur de Bredene. Cette île de 1.200 ha aurait une partie industrielle située à l'est et une zone touristique établie à l'ouest. Ce projet pourrait se réaliser en deux phases d'investissement pour un montant total de 42 milliards de francs.

6. Estimant que la capacité maximum d'accueil pour un port polyvalent à la côte peut difficilement dépasser les 200.000 tdw, la commission admet que les deux projets qu'elle propose n'offrent qu'une solution partielle en ce qui concerne notre approvisionnement en pétrole brut par tankers de toute grande capacité et à pleine charge.

7. Le rapport conclut que les deux solutions préconisées - super-port de Zeebrugge et île portuaire au large de Bredene - ne doivent être que des compléments aux solutions proposées pour l'expansion d'Anvers et de Gand et doivent dépendre des investissements qui y sont déjà prévus.

Kommentaar op het rapport Verschave

De bespreking van het zuiver technisch aspekt van het verslag laten wij aan deskundigen over. We beperken ons dus tot enkele algemene beschouwingen.

1. Bij de oprichting van de kommissie Verschave rees onmiddellijk kritiek omtrent haar samenstelling. Drie leden van de werkgroep hadden immers

reeds eigen plannen ontworpen als oplossing voor ons havenprobleem terwijl voorzitter J. Verschave, hardnekkige tegenstander van de Zeebrugse projecten, voorstander was van de verdere uitbouw van de Antwerpse haven volgens het beruchte plan dat zijn naam draagt. Optredend als rechter en partij was het uitgesloten dat de kommissie een objektief oordeel kon vellen over de privé-ontwerpen die haar voorgelegd waren. Het bewijs hiervan is dat de kommissie twee oplossingen heeft voorgesteld die voorontwerpen zijn (sic) van het Bestuur der Waterwegen, waarvan Ir. Verschave directeur-generaal is!

2. Alles schijnt er trouwens op te wijzen dat de kommissie reeds vóór de aanvang van haar werkzaamheden zinnens was haar eigen projecten als de best geschikte oplossing aan te bevelen. Het is immers niet mogelijk in 17 zittingen vier omvangrijke plannen grondig te bestuderen en de talrijke technische en economische aspecten van onze havenproblematiek aan een grondig deskundig onderzoek te onderwerpen ten einde tot een rijpelijk overwogen, doeltreffende en globale oplossing op lange termijn te komen. Bovendien heeft de kommissie het nutteloos geacht bijkomende inlichtingen bij de privé-promotors in te winnen. Men werkte inderhaast daar men bij voorbaat wist waar men naartoe wilde.

3. Het is juist omdat de studie van het probleem op een drafje werd afgehandeld - men kan immers de kompetentie van de kommissieleden moeilijk in twijfel trekken - dat de werkgroep slechts een partiële oplossing wist voor te stellen en dan nog niet eens onder vorm van een volledig uitgewerkt ontwerp, waar dit wel het geval was voor de privé-projecten. Het is voldoende bewezen dat ons land zijn economische onafhankelijkheid op gebied van import van erts en aardolie over zee zal verliezen zo het in de nabije toekomst niet in staat is schepen groter dan 200.000 dwt. in eigen havens te ontvangen. De kommissie Verschave had als opdracht een oplossing op lange termijn te vinden. Ze heeft hierin jammerlijk gefaald.

4. De kommissie ziet wel een oplossing op lange termijn, maar dan in het raam van een Europese samenwerking. Wij kunnen ons moeilijk een koopratie voorstellen tussen Frankrijk, Engeland, Nederland en België voor het aanleggen van een haveneiland voor supertankers ter hoogte van Gravelines, wanneer men bedenkt dat onze buurlanden eigen plannen bezitten voor de bouw van dergelijk eiland of reeds bezig zijn met de uitbouw van hun kusthavens tot diepzeehavens. Bovendien zou de keuze van de Out-Ruytingen Bank voor het bouwen van voorgesteld haveneiland op ernstige technische en nautische bezwaren stuiten, te oordelen naar het advies van bepaalde experten.

5. Volgens de kommissie is een oplossing op Europese schaal om volgende reden gewettigd. Een kunstmatige petroleumhaven, toegankelijk voor de grootste supertankers, is pas economisch rendabel wanneer de aanvoer van een minimale hoeveelheid aardolie gewaarborgd is. Dit minimum overschrijdt ruimschoots de totale hoeveelheid petroleum die ons land invoert. Bijgevolg verkiest de werkgroep een polyvalente haven en dan liefst aan de kust gelegen. Zonder daarom tot een Europese oplossing te moeten besluiten, zal niemand deze redenering betwijfelen en de voorkeur voor een polyvalente diepzeehaven aan de kust afkeuren want daar precies schuilt de adequate oplossing, althans op voorwaarde dat de grootste eenheden er kunnen aanleggen. Maar waarom spreekt de kommissie alleen over een petroleumatol wanneer ook de mogelijkheid bestaat een polyvalent haveneiland te bouwen, toegankelijk voor de grootste eenheden van allerlei types en dat veel meer doeltreffend zou zijn dan een kusthaven die - zo beweert de kommissie - een capaciteit van 200.000 dwt. onmogelijk kan overschrijden?

6. Wat nu meer bepaald de twee voorgestelde projecten betreft - Zeebruggediepzeehaven en haveneiland vóór Bredene - is men in de eerste plaats getroffen door de hoge kostprijs van hun realisatie, vergeleken met de investeringen die de omvangrijke werken van de privé-ontwerpen zouden vergen, al

zijn deze bedragen enigszins onderschat. De raming van de bouwprijs op 100 miljoen na voor een totaal bedrag van 80 miljard is ongetwijfeld een krachttoer vanwege de commissie Verschave, wanneer men bedenkt dat het slechts om voorontwerpen gaat. Men heeft sterk de indruk dat de ramingskosten opzettelijk fel overschat werden met de heimelijke hoop dat de regering om budgettaire redenen van deze plannen zou afzien en haar kredieten verder rustig zou kunnen besteden aan de expansieplannen van de Antwerpse haven en aan de verbetering van de bevaarbaarheid van de Westerschelde. De commissie zegt zelf dat de verwezenlijking van haar plannen moet afhangen van de investeringen die voor Antwerpen en Gent reeds voorzien zijn. 7. Onder haar twee projecten geeft de commissie de voorkeur aan de uitbouw van Zeebrugge tot diepzeehaven voor eenheden van maximum 200.000 dwt. Men is vooreerst zeer verwonderd dat een rijkscommissie plots inziet dat de Zeebrugse haven tot deze capaciteit kan uitgebouwd worden wanneer de experts van O.W. steeds beweerd hadden dat ze geen toekomstmogelijkheden had. Uiteindelijk is een officiële werkgroep de zienswijze bijgetreden die Ir. A. Mertens en de Brugse havenexperts sinds jaren verdedigd hadden. Vervolgens stelt men vast dat dit project veel gelijkenis vertoont met de plannen van „Werkgroep RA” en die van Ir. Verboven, zodat het niet zo origineel is als men ons wil doen geloven. Tenslotte staat men zeer sceptisch tegenover de bewering als zou de capaciteit van de Zeebrugse haven moeilijk de 200.000 dwt. kunnen overschrijden, wanneer men plannen voor 500.000 ton onder ogen heeft die opgemaakt werden door de deskundigen van „Werkgroep RA”.

8. Bij de voorgestelde wisseloplossing kan men moeilijk begrijpen waarom de commissie haar haveneiland op de Wenduine Bank situeert. Zo men op die plaats schepen van 200.000 dwt. wil ontvangen, zal men verplicht zijn dwars doorheen de vaarroute naar Antwerpen een toegangsgeul te graven van minstens 55 voet diepte en 6 zeemijl lengte om de 18 meter-lijn (200.000 ton) te bereiken. Waarom het eiland niet verder in zee situeren, op een plaats waar veel grotere tonnenmaten kunnen aanleggen en waar baggerwerken haast overbodig zijn? De 24 meter-lijn (500.000 ton) ligt immers op amper 12 zeemijl van Zeebrugge. De konventie van Genève, die de verdeling van de territoriale rechten op het kontinentaal plateau van de Noordzee regelt, verbiedt geenszins het bouwen van een eiland in volle zee.

9. De privé-ontwerpen voor het aanleggen van dergelijk atol in volle zee als ook het plan „Zeestad” werden alle afgekeurd, hoofdzakelijk om financiële redenen. Men moet de commissie Verschave hierin enigermate gelijk geven want de formule van het prefinancieren door de privé-sector kost ontzaglijk veel aan de Schatkist.

10. Het verslag konkludeert dat de twee aanbevolen oplossingen slechts aanvullingen zijn voor de expansie van de havens van Antwerpen en Gent. Wij hadden verwacht dat de commissie ons havenprobleem in zijn geheel zou instuderen ten einde een globale oplossing te vinden, die het uitgangspunt zou zijn van een vernieuwde, efficiënte en „nationale” havenpolitiek. De commissie Verschave vergat dat ons havenbeleid in de eerste plaats een probleem is van ruimtelijke ordening waarbij de vraagstukken eigen aan elk van onze grote zeehavens moeten beschouwd worden als deelproblemen van één geïntegreerd geheel. De werkgroep had als opdracht een „nationale” oplossing te vinden. Ook hierin heeft ze schromelijk gefaald.

* * *

Tot daar enkele essentiële opmerkingen.

Kortom, de commissie Verschave leverde zeker geen pionierswerk. Ze heeft de situatie geenszins opgeklaard en de regering zelfs voor een moeilijke taak geplaatst. Ze heeft ons teleurgesteld want - de uitdrukking is hier wel passend - „ce ne fut qu'un coup d'épée dans l'eau”.

H.R.
31-7-1969.

De haringbuis in de XVIII^e eeuw

Vanwege de heer J. Van Beylen, ontvingen we een uitvoerig antwoord op ons artikel „De haringbuis in de XVIII^e eeuw” (Neptunus 3/69).

Steller van onderstaand artikel heeft uit de gepubliceerde notariële akte kunnen besluiten dat een „buysschip” ook een binnenvaartuig kon zijn, iets wat blijkbaar niet bekend was tot heden. Graag aanvaarden wij de stelling van de heer J. Van Beylen - die zeker bevoegd is dienaangaande - en bekennen eerlijk dat wij ons hebben laten misleiden door de naam „buys-schip”.

Een zaak kunnen we alvast konkluderen: Onze archieven houden nog heel wat in petto dat nuttig kan zijn voor de scheepsvaartgeschiedenis, bijzonder in deze fondsen waarin men het minst dergelijke interessante bronnen zou durven verwachten.

E.A. Van Haverbeke.

DE HARINGBUIS EN EEN BINNENVAARTUIG VAN DE DENDER IN DE 18^e EEUW

In een bijdrage van de heer E.A. Van Haverbeke die onder de titel „De haringbuis in de XVIII^e eeuw” verscheen in nummer 3 van Neptunus wordt aan de lezers gevraagd een eventuele verklaring te willen geven van een aantal termen waarvan de betekenis niet dadelijk voor de hand lag. Wij meenden op dit verzoek te kunnen ingaan, maar nemen tevens de gelegenheid te baat om een ander licht te werpen op de interpretatie van het archiefstuk uit Ronse dat in de genoemde bijdrage werd gepubliceerd.

Waeterbalck	Op sommige vissersschepen een zware balk die dwars over het dek voor de mast ligt om het buiswater op te vangen en af te voeren naar de spuigaten. Op houten binnenschepen een dwarsscheepse dekbalk, vlak voor het luik. Deze dekbalk wordt gehakt met een opstaande rand zodat het schild van het luik met een droge naad op de balk wordt geplaatst. Daardoor wordt belet dat water tussen de naad zou geraken. Deze balk voert eveneens het water af naar het boord. (1)
Dollebooms	Langscheepse balk die zich ter versterking van het langsverband aan de buitenkant van de inhouten, dus vlak tegen de binnenkant van de huid bevindt, meestal ter hoogte van het berghout.
Wutghen bert	Soort planken (bert = plank)
Leest	Lijst
Goten	Dwarsscheepse, gebogen balk voorzien van een holle groef. Deze balk ondersteunt de luiken en vormt een waterloop onder de naad tussen twee luiken
Kuien	Vermoedelijk zijn hier bedoeld: knieën (knien).
Brauwen	(Dubbel en enkel) soort spijkers.
Boom	Bodem, het vlak van het schip.
Knoesselplanken	Op binnenschip de onderste plank die de hoek vormt tussen het vlak (bodem) en het boord. De hoek wordt kim genoemd. De aanwezigheid van knoesselplanken laat toe te veronderstellen dat het schiphoekige, dus scherpe kinnen moet hebben gehad.
Vranghen	Alle gebogen (gewrongen) dwarsscheepse balken die over de kiel op het vlak maar in het bijzonder over de stevens in de koppen van het schip liggen.
Saethout	Langsscheepse balk die boven de kiel of in het midden van het vlak over de bovenkant van de spanten of inhouten ligt. Het zaadhout is bedoeld als langsverband en als drager voor de mast en andere opstaande houtwerk (dekstukken e.a.).
Staende weghers	Langsscheepse balk of zware plank die tegen de binnenkant van de spanten wordt gebout. Meestal gebruikt als balkweger om de dekbalken te dragen.
Liggende weghers	Liggende weghers bevinden zich lager, o.m. ter hoogte van de kim.
Bandtweghers	Zware weger die door middel van inkepingen tussen de spanten ingelaten wordt zodat deze opgesloten worden.
Propvranghen	Ook kropwringen genoemd. Zware wrangen ook banden genoemd die haaks over de stevens liggen en beide boorden van het schip met elkaar verbinden. Zij kunnen beschouwd worden als een voortzetting van de wegering in het boord.
Buytingh plancken	Buiting of buikdekking. De losse planken die boven op de spanten van het ruim van een binnenschip worden gelegd om een glade laadruimte te verkrijgen.
Dennebooms	Op binnenschepen de langscheepse schuinopstaande plank die het ruim afsluit. De dennebooms worden aan de voor- en achterkant aan elkaar verbonden door een schild.
Hielplancken	Voorste en achterste plank van een mastkoker.

Laenden
Landen

Losse planken.
Over elkaar vallen (half en half of snepend verband).

Voorste ghebindt

Eerste spant achter de boeg.

Roefghebindt

De spanten waar de roef op staat.

Winckelkien

Winkelhaakse knieën (in hout).

Haeck

Bedoeld wordt = een las.

In deze verklaring van de termen zal het de lezer allicht opvallen dat er dikwijls sprake is van binnenschepen.

Bij het lezen van het bestek van dit buischip of buisschip rees onmiddellijk twijfel omtrent de aard van het beschreven vaartuig. Uiteindelijk zijn wij tot het besluit gekomen dat de bewering, als zou het hier om een haringbuis gaan, door de tekst niet wordt bevestigd. Uit de hele beschrijving blijkt duidelijk dat het hier beschreven schip een binnenvaartuig moest geweest zijn.

Enkel steunend op de naam van het scheepstype in het stuk nl. „buyschip” of „buysschip” mag niet worden besloten dat het hier om een haringbuis, dus een zeeschip gaat.

Wij zijn echter niet in staat de herkomst van de typenaam en de gelijkenis met deze van echte haringbuis te verklaren: een „buyschip” is ons als binnenvaartuig niet bekend, maar blijkt dus wel bestaan te hebben. Aan de hand van de hierna volgende opmerkingen zal het de lezer wel duidelijk worden dat dit buischip inderdaad een binnenschip moet geweest zijn. Het mag wel vreemd genoemd worden dat een „schipper” uit Geraardsbergen een zeeschip voor de haringvisserij zou laten bouwen in Baasrode.

Indien de genoemde Jan Baptist de Vleeschauwer een „reder” zou geweest zijn, dan zou dit misschien verklaarbaar zijn, hoewel reders ter visserij als regel in het kustgebied woonden. En zou men dit zeeschip dan niet aan de kust bouwen? Indien het inderdaad om een haringbuis ging, waarom moest deze dan gebouwd worden „opde wijdde van het gat van Liederkercke”? Het gat van Liederkerke was blijkbaar een sluis of vaarweg bij Liederkerke met een bepaalde breedte die bij de ingewijden bekend was. Hoeveel deze breedte bedroeg hebben wij niet kunnen achterhalen. Blijkbaar was ze echter van die aard dat ze enige beperkingen oplegde aan de maximumafmetingen van het schip, zoniet kon het vaartuig niet door het gat komen en bijgevolg kon het niet verder stroomopwaarts varen, b.v. naar Geraardsbergen of Ath. Vermits het schip niet breder mocht zijn was het wel de bedoeling dat het naar deze en andere steden stroomopwaarts van Liederkerke moest kunnen varen (2).

De opgegeven afmetingen zijn deze van het vlak (boom) en wel in „dendermontsche maete”, d.i. Dendermondse voet (27, 665 cm) (3) een wel bevreemdende maat voor een zeeschip. Doorgaans gebruikt men de „Vlaemsche maete” voor vissersschepen (4). Verder moet dit vaartuig een platbodem geweest zijn waarvan het vlak 68 voet lang was en 12 voet breed, dit is een verhouding van $B : L = \pm 1 : 5,6$. Dit is een verhouding die voor een haringbuis zeker niet in aanmerking komt daar dit soort schepen veel korter was ten opzichte van de lengte. Een buis, die in 1728 werd gebouwd te Nieuwpoort was 63 voet lang en 18 voet breed wat een verhouding $B : L$ geeft van $1 : 3,5$ wat een gebruikelijke maat was (5). Verder werden de afmetingen van een zeeschip niet genoemd volgens de maten van het vlak maar volgens de lengte van de kiel. De maten van het vlak van een haringbuis kon men niet opgeven want dit was gebogen in de lengte en in de breedte zodat men niet precies kon bepalen waar het vlak eindigde. Dit was wel mogelijk bij een binnenschip met een plat vlak. Dat dit schip wel degelijk een plat vlak had, wordt bevestigd door de vermelding van „knoesselplanken”. Dit was een plank die in winkelhaakvorm was gehakt en die de hoekige kim van het vaartuig vormde: de staande kant (van het boord) 4 duim dik en de liggende kant (van het vlak) 3 duim dik d.i. even dik als de „boom” of het vlak.

De afmetingen van de inhouten duiden eveneens op een lichtgebouwd binnenschip, niet op een zeeschip. De dikte der inhouten bij het binnenschip van Geraardsbergen zijn hoogstens 5 duim dik maar bij een haringbuis van \pm dezelfde afmetingen 10 duim, dus het dubbele. Alle genoemde afmetingen zijn trouwens veel te licht voor een zeeschip.

Verder moet worden aangestipt dat een haringbuis geen gangboord heeft. Deze smalle gang naast de luiken kan enkel op een binnenschip voorkomen. Evenmin is er op een haringbuis sprake van de „buytingh”. Dit is een typische benaming van de losse vloerplanken van het ruim van een binnenschip maar op een haringbuis zijn dit vaste wegeringen. Ongeveer hetzelfde kan gezegd worden voor de denneboom. Op een zeeschip kent men geen denneboom, wel een luikenhoofd. Het gangboord is op een binnenschip aan de wegering of aan de spanten verbonden door houten knieën, „winckelkien” omdat er ten hoogte van het luik geen dekbalken zijn. Dergelijke knieën zijn op een haringbuis niet te vinden omdat dit schip is gebouwd met een doorlopend dak dat op dekbalken rust. In het bestek is er ook sprake van het „mastghebindt” en van de „mastkoker”. Het bedoeld schip had dus maar één mast. Dit is niet het geval bij een buis, want dit schip voert twee masten. Op een buis treft men ook geen roef aan d.i. een achter de luiken gebouwd verblijf voor de schipper, maar in het bestek van Ronse is er sprake van een „roefghebindt” dit is het spant waar de roef op bevestigd wordt. Dat het hier om een binnenschip gaat wordt verder onderstreept door de vermelding van de afmetingen van de „sweerden” of zwaarden. Een haringbuis had helemaal geen zwaarden. Waar over luiken gehandeld wordt, noemt men ook de goten, en de laenstoelen, twee onderdelen die men op een binnenschip vindt, maar niet op een zeeschip. Waarom zou men verder de „plicht planken zoo achter als vooren” vermelden indien het niet om een binnenschip ging? Op een haringbuis is er één dek waar alle planken aansluiten tot een geheel. Men hoeft daar geen afmetingen te geven voor een voor- en achterplecht. Voor zover, een niet tot het uiterste doordreven ontleding van het bestek van dit binnenschip dat misleidend een „buischip” of „buischips” wordt genoemd. Enkel steunend op deze typenaam mag men niet zonder meer besluiten dat het hier om een haringbuis gaat, vermits de tekst van het bestek duidelijk op een binnenschip slaat.

J. VAN BEYLEN.

1. C. VAN YK, *De Nederlandsche scheeps- bouw- konst open gestelt*. Amsterdam, 1697, blz. 311 vermeldt in een bestek van een smalschip: „met een waterbalk uit gehakt tot op 8 duim”, d.i. de dikte van de normale dekbalken.
2. Het op deze wijze omschrijven van een afmeting was eveneens in Nederland bekend. In de 17e eeuw werd de breedte van een smalschip opgegeven als „wijd op de stad Gouda”. Dit betekende dat het schip niet breder mocht zijn dan 16 voet en 6 duim (Amsterdamse voet) of 4, 68. Omdat de sluis van Gouda, waar dit soort schepen moest doorvaren, niet breder was. Een soortgelijk geval was het opgeven van de wijidte - zonder de zwaarden - zo moest zijn dat het schip gemakkelijk door de duiker van de Leidsendam moest kunnen. Deze was 3,80 m breed.
3. C. VAN YK, *De Nederlandsche scheeps- bouw- konst open gestelt*. Amsterdam, 1697, blz. 312. G.C.E. CRONE, *Onze schepen in de Gouden Eeuw*. Amsterdam, 1938, blz. 143 - 147. De Dender is altijd een slecht te bevaren rivier geweest. Tot voor de kanalisatie was de maximum tonnenmaat van de daar varende schepen bepaald op slecht 90 ton stroomafwaarts en 60 ton stroomopwaarts. In 1643 was er al sprake van de bevaarbaarheid te verbeteren. In 1679 werd een nieuwe paten brief gepubliceerd en werden enkele werken aanbevolen. De scheepvaart kreeg er niettemin eerst belang in het begin van de 18e eeuw. In 1701, 1703 en 1718 werd de reglementering aangepast. Uit deze reglementen blijkt dat de scheepjes die er voeren van april tot oktober een diepgang van meer dan 4,5 voet mochten hebben en tijdens de overige maanden 5 voet. Volgens dit reglement waren de gebruikte schepen 67 voet lang, 10 voet 5 duim breed en 6 voet 3 duim diep (In de door ons vermelde bron staat verkeerdelijk vermeld: 6 voet 3 duim breed en 10 voet 5 duim diep, wat niet mogelijk is). Zij waren verder voorzien van zwaarden die men 4 tot 5 voet onder het vlak kon laten zakken. Met deze vaartuigen werden vooral kolen, kalk en steen vervoerd.
4. J.B. VIFQUAIN, *Des voies navigables en Belgique*. Brussel, 1842.
5. H. DOURSTHER, *Dictionnaire universel des poids et mesures anciennes et modernes*. Brussel 1840., blz. 417.
6. J. FILLIAERT, *De compagnie van vischnaert te Nieuwpoort 1729 - 1737*. Nieuwpoort, z.j., blz. 46.
7. H. DOURSTHER, *Dictionnaire...*, blz. 408. Vlaamse = 29,777 cm. Indien de Veurnse voet werd gebruikt werd de voet = 27, 81 cm.
8. J. FILLIAERT, a.w., blz. 46.

on her majesty's service

La décision est prise : Après des combats d'arrière-garde sanglants, les supporters de la fameux „Tot ” ont du rendre les armes certes il est toujours regrettable de voir un tradition disparaître, mais il semble que de toute façon, les adeptes de la goulée journalière de „sang de Nelson” étaient en diminution constante. En tout cas, le message „Splice the mainbrace” envoyé par la Reine Elisabeth après la dernière parade de la Western Fleet aura été la dernière occasion pour la flotte de recevoir une ration supplémentaire de rhum.

A propos du porte -hélicoptères H.M.S. Blake : tout le monde sait qu'après avoir vaincu les Anglais, l'Amiral Tromp fit hisser les Britanniques des océans. Lorsque à son tour, l'Amiral Blake fut victorieux des Hollandais, il arbora un fouet pour signifier qu'il avait étrillé l'ennemi. L'histoire est confirmée par le fait que le badge du H.M.S. Blake, quatrième du nom, lancé à Chatham en 1889, portait un „B” dans lequel un balai et un fouet étaient entrelacés.

Les chantiers Harland and Wolff, de Belfast, ont remis à la R.N. le 6 juin dernier, le frégate H.M.S. „Charybdis”. La remise a eu lieu à la base de Portsmouth suivant la nouvelle procédure qui prévoit la livraison par les constructeurs à la base navale désignée par la R.N. Cette unité est la sixième du nom. La cinquième Charybdis était un croiseur ; construit en 1940, il fut coulé en 1943 par des E-boats au large des îles anglo-normandes.

L'avion britannique à décollage vertical „Harrier” a procédé à des essais d'appontage et d'envol avec „H.M.S. Blake” au cours du mois d'août. Le secrétaire d'état à la défense, Monsieur Denis Healy a déclaré que le „Harrier” pouvait dès maintenant être considéré comme système d'arme valable pour voler à partir des navires actuellement en service.

De son côté, à l'occasion d'une visite à la base R.A.F. de Linton-on-Ouse, l'amiral de la flotte, Sir Caspar John a fait savoir qu'il espérait que l'idée de ne plus équiper la Royal Navy d'avions à ailes fixes n'était qu'une aberration mentale temporaire de la

part de Whitehall. Il y a des problèmes d'ordre technique, dit-il encore, mais ils seront résolus avec le temps et grâce à l'emploi des avions à décollage vertical ou court.

La frégate classe Leander „H.M.S. Jupiter” a été commissionnée le 13 août à Portsmouth. Certains lecteurs seront sans doute comme moi agréablement surpris d'apprendre que la cérémonie s'est déroulée sans le moindre accident. Surtout si l'on sait que le lancement eut lieu le 13 septembre 1967.

Le sous-marin nucléaire H.M.S. Conqueror a été lancé le 28 août. Le rôle de cette unité de 3.500 tonnes est de repérer et de détruire les sous-marins ennemis en surface ou submergés.

Après 16 ans de bons et loyaux services, et plus de 250.000 nautiques, „H.M.S. Dainty” (destroyer classe Daring) est mis définitivement à la retraite. Les bâtiments de cette classe furent les plus grands destroyers jamais construits pour la R.N. (3.600 tonnes à pleine charge). Ils étaient les plus lourdement armés : 6 × 4,5 inches entièrement automatiques et contrôlés par radar, et 6 X 40 mm ; de plus, à l'origine ils portaient 10 tubes lance-torpilles. Ils employaient des machines de propulsion travaillant avec des pressions de vapeur de 47,5 kg/cm à une température de 454° centigrade. Ces magnifiques navires coûtèrent plus ou moins 2.500.000 livres.

Aux dernières nouvelles, „Gib”, malgré son sous-sol en fromage de gruyère et quelques petits ennuis sur le plan de la politique exérieure, Gibraltar est toujours solide comme un roc. Les Royal Marines du 41 e commando en sont en tout cas persuadés, après avoir tenté mais vainement, de prendre la place d'assaut avec la complicité du transport de commandos H.M.S. Bulwark, du H.M.S. Eskimo et d'avions Hunters de la R.A.F. Loin de succomber sous le poids des attaquants, les „Royal Irish Rangers” partirent à la contre-attaque ; entraînés par leurs cornemuses, ils furent irrésistibles et contraignirent l'assaillant à une retraite sans gloire. En l'an 1704 pourtant, les mêmes Royal Marines (ou tout au moins leurs anciens) capturaient de haute lutte ce même roc et le tenaient si bien que Gibraltar est encore aujourd'hui aux Anglais. Où va le monde, je vous le demande ? D'abord la T.V.A., puis tout qui augmente, et maintenant le courage des Royal Marines que est mis en doute ! Décidément, tout va mal !

F. Dumont



pardoen

Toen in de 15de eeuw, met de toename van de tonnage, de grote mast uitgroeide tot een - voor die tijd - ongelooflijk hoog en zwaar geval en het moeilijk werd hem nog uit een enkele stam te houwen, werd in de wereld van de scheepvaart ijverig naar oplossingen gezocht.

Eerst schipperde men met masten opgebouwd uit verschillende balken, wat echter geen voldoening bleek te geven, vermits slechts enkele schepen met dit soort masten in de vaart werden gebracht.

Een begin van oplossing bracht de 15de eeuwse zeeman die op het gedacht kwam de vlaggestok die aan de grootmast gevoerd werd te benutten als verlenging van de mast om er een razeil aan te voeren.

Maar deze - uiterst dunne maar eerste STENG - voldeed niet en men verving haar alras door een zwaarder stuk rondhout, waarvan de lengte bepaald werd op de helft van de grote ra.

Op de mast verschijnt nu inplaats van de korf, die hem placht af te sluiten, een ronde MARS, die als steun diende voor de steng en waarop de schoten werden vastgemaakt van het aan een tweede ra gevoerde MARSZEIL.

Rond 1500 verschijnen de eerste schepen met een STENGSTAG als voorwaartse steun, en een STENGEWANT, als zijdelingse steun, dat bevestigd werd op de mars.

Een verdere evolutie onderging de mast toen omstreeks 1509 op een engels schip, voor het eerst, op de marssteng een BRAMSTENG werd gevoerd. Hierbij had men een groter MARSZEIL gesneden terwijl het BRAMZEIL zo ongeveer de oppervlakte kreeg van het vroegere marszeil.

De stengen waren kleine masten geworden en de groter wordende krachten die erop inwerkten moesten opgevangen worden.

Men verzwaarde de voorwaartse steun, het stengestag en verdubbelde de waartse steunen, het stengewant en voorzag het net als de HOOFTOUWEN van WEEFLYNEN.

Teneinde nu, bij het VOOR DE WIND zeilen, de stengen tegen overzwalpen te stutten ging men ertoe over van de top van elke steng twee PARDOENS te plaatsen, waarvan de ene aan stuurboord en de andere aan bakboord, achter het want om naar de RUSTYZERS van de scheepsboord liepen. Hier werden ze op dezelfde wijze als het want vastgezet. Voor de stengen waren de pardoens even dik als het onderwant, voor de bramstengen zo dik als het stengewant.

Met de steng was er aan boord een nieuw onderdeel van het STAAND WANT bijgekomen, de pardoën.

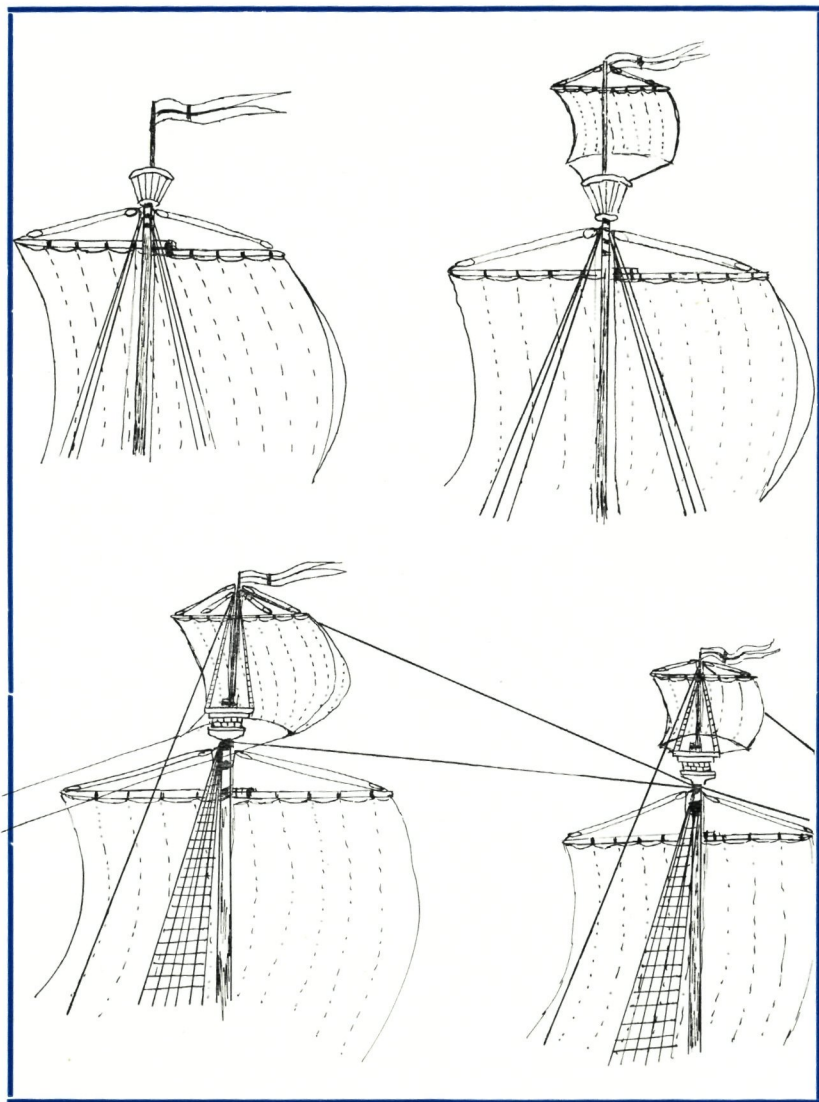
Het meest eigenaardige was echter dat waar

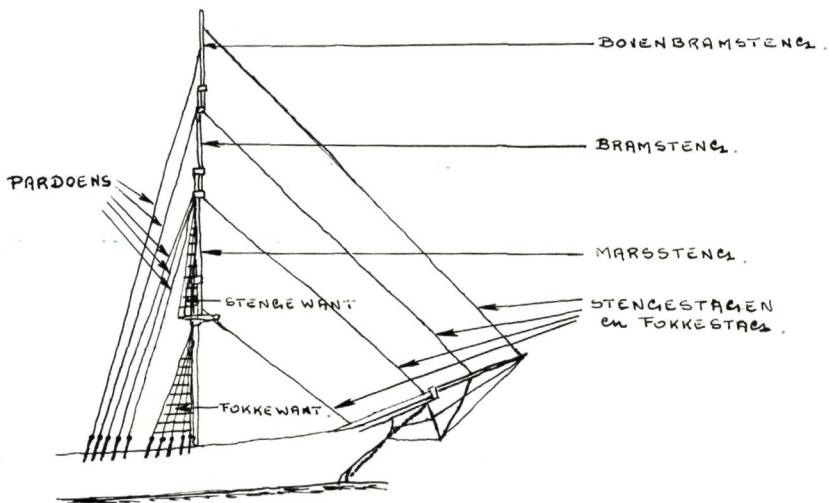
STENG (van STANG, STAAK).

STAG (van STAAL in de betekenis „van wat strak gespannen staat”).

WANT (in het oud nederlands in de betekenis van net, laken, een bijvorm van GEWAND).

een zuiver noordelijke oorsprong hadden, het woord PARDOEN uit het zuiden stamde.





Algemeen wordt aanvaard dat PARDOEN werd afgeleid uit het italiaanse BARDONI (een romaanse formatie waaraan wellicht het germaanse woord „bord” in de betekenis van scheepsboord ten grondslag ligt).

We vinden een gelijkaardige vorm terug in het Spaans waar de pardoenen, BURDA'S of BURDALES worden genoemd. In het Duits en het Scandinavisch spreekt men van PARDUNE en BARDUNE. Het is slechts in het Engels (BACKSTAY) en het Frans (GALHAUBAN) dat men afwijkt van de Zuiderse vorm.

Een eerste vraag die zich hierbij stelt is dan ook, welke invloed het middellandse zeegebied en voornamelijk Italië hadden op deze naamgeving?

Was het misschien het feit dat de schepen in het middellandse zeegebied met hun licht vooroverstaande masten bijna uitsluitend gestaagd werden door naar achter staande BARDONIS?

(een want van het noordelijke type, bijna dwars op de mast en voorzien van weeflijnen kwam er eerst na 1500 in gebruik). Misschien hebben onze zeelui die naam indertijd van de Italianen of Spanjaarden overgenomen, vergelijk met de vroeg-nederlandse vormen, bardune, pardune, perdoen en de huidige Duitse en Zweedse vormen).

Een tweede vraag, die echter voorlopig open blijft, is waarom het woord niet opgenomen werd in het Engels en het Frans.

Pardoenen (en samenstellingen hiervan) vindt men nog in het staand tuig van de (spijtig genoeg) stilaan verdwijnende grote zeilschepen. Termen als VOOREZELSHOOFDPARDOEN

VOORSTENGEPARDOENS

VOORBRAMEZELSHOOFDPARDOEN

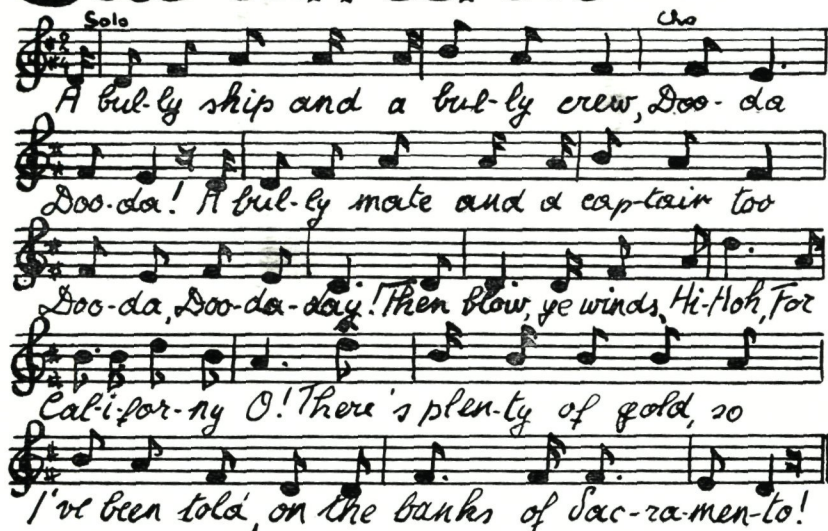
VOORBRAMPARDOENS

VOORBOVENBRAMPARDOEN

Kluiken voor de oude zeelui als klokken maar zijn weinig zeggend geworden voor de moderne zeeman.

In de wereld van de watersport kan men enkel nog op een als volbloed kotter getuigde jacht pardoens aantreffen. Bij een torentuigjacht spreekt men van bakstagen, maar dat is dan weer iets anders.

Sacramento



Round Cap Horn in the month of May, (twice)
 We came to a land where the cocktail flow, (twice)
 Came to a river and i couldn't get accross
 Jumped on a nigger and I thought he woss a hors.

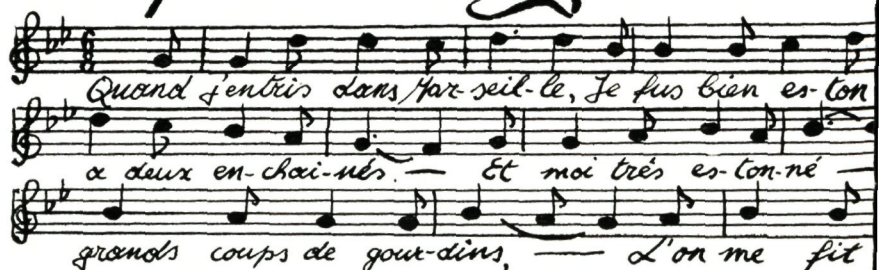
Sacramento

On m'a dit qu'il y avait beaucoup d'or
 à Sacramento.

Men heeft me verteld dat er veel goud
 was te Sacramento.



Complainte du Galérien

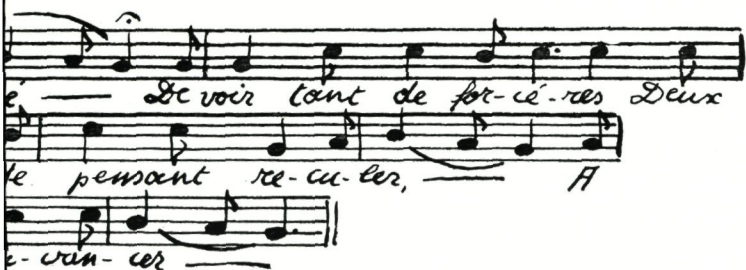


Quand j'entris en galère,
 Pourvis un argousin
 Tout remply de colere
 Plus traître que Cain
 Un rasoir dans sa main
 Pour raser mes cheveux
 Je ne fais que languir
 De vivre je ne peux

Quand u méchant, perfide
 La tête m'eût rase
 Je n'étais plus en vie
 Mais j'étais tout païmé.
 Encore me dit-il:
 « Vilain, dépouille toi
 Prends les habits du Roy
 Car les tiens sont à moi

Les habits qu'on me donne
 De grosse toile étaient,
 Une chemise rouge
 Aussi est est le bonnet
 Une chaîne à mes pieds
 Pour pleurer mes pichés
 J'encaise autant de mal,
 Que les pauvres d'ammés

Qui a fait chamsonnette ?
 C'est Pierre de Blatye
 Qui est né dans la ville,
 De Cahors en Quercy,
 De quel est accuse
 En sont corps défendant
 De tuer un escholier
 Et se dit innocent



Treurlied van een galeiboeuf

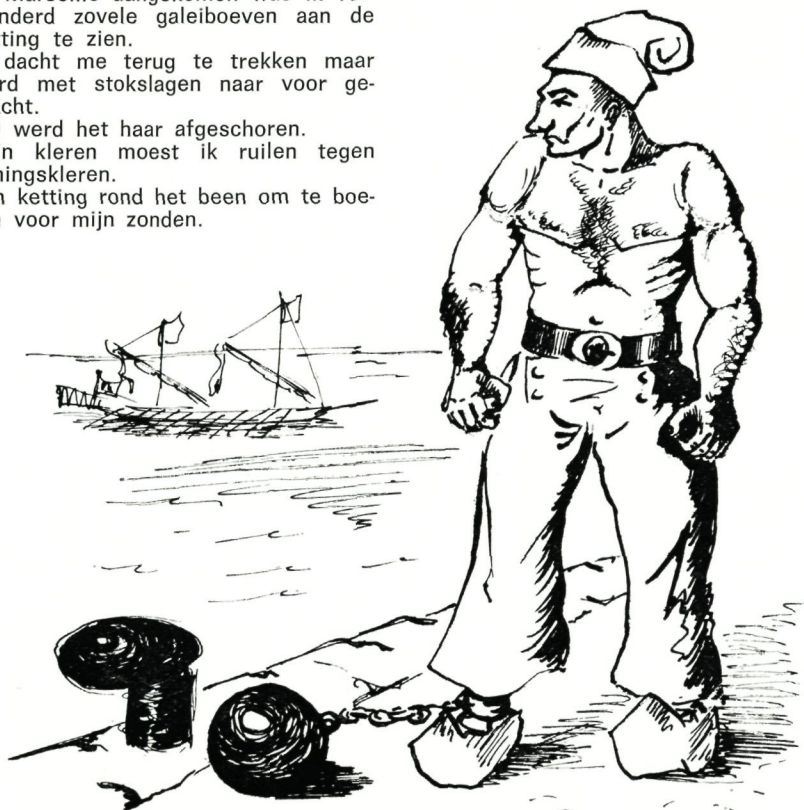
Te Marseille aangekomen was ik verwonderd zoveel galeiboeven aan de ketting te zien.

Ik dacht me terug te trekken maar werd met stokslagen naar voor gebracht.

Mij werd het haar afgeschoren.

Mijn kleren moest ik ruilen tegen koningskleren.

Een ketting rond het been om te boeten voor mijn zonden.



La Danaé



2. A son premier voyage
Lon-la
A son premier voyage
La frégat' a sombré

3. Et de tout l'équipage
Lon-la
Et de tout l'équipage
Un gabrier s'a sauvé

4. A l'abord' sur la plage
Lon-la
Il abord' sur la plage
Il savait bien nager

5. Mais là, sur le rivage
Lon-la
Mais là, sur le rivage
Une bell' explorée

6. Bell' comm' une frégate
Lon-la
Bell' comm' une frégate
Françai' et parvisee

7. Pourquoi pleurer la belle
Lon-la
Pourquoi pleurer la belle
Pourquoi si tant pleurer.

8. Je pleure mon avantage
Lon-la
Je pleure mon avantage
Dans la mer qu'est tombe'

De Danaé

Bij haar eerste reis verging de
fregat

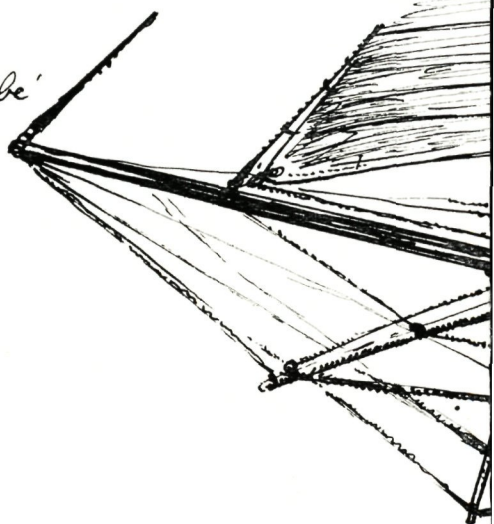
Een scheepsmaat overleefde de
ramp

Hij kwam op het strand terecht

Waar hij een wenende schone zag

Die hem vroeg haar voorrecht te
zoeken in zee

De zeeman dook honderdmaal en
verdrong zich.





9 Et qu'aurait donc, la belle
Lonla
Et qu'aurait donc la belle
Celui qui le rendrait

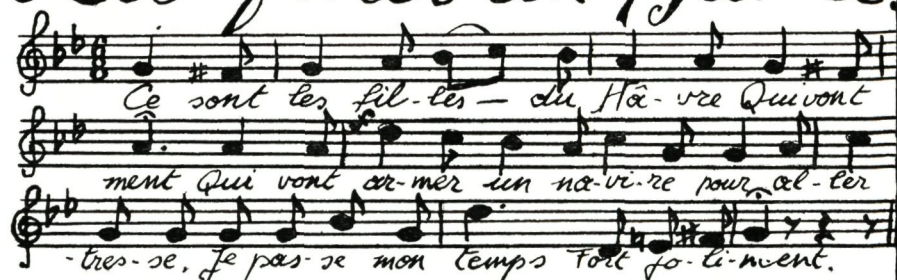
10 Lui en ferai l'offrande
Lonla
Lui en ferai l'offrande
Avec mon centime

11 A la première plonge
Lonla
A la première plonge
Le marin n'a rien trouvé

12 A la centième plonge
Lonla
A la centième plonge
Le pauvre n'a rien



Les filles du Havre.



2 Qui vont armer un navire
Pour aller dans le levant.
Le navire est en ivoire,
Les avirons en argent.

3 La mâture est tout en marbre
Et les haubans en ruban,
Les voiles sont en dentelles
Travaillées fort joliment.

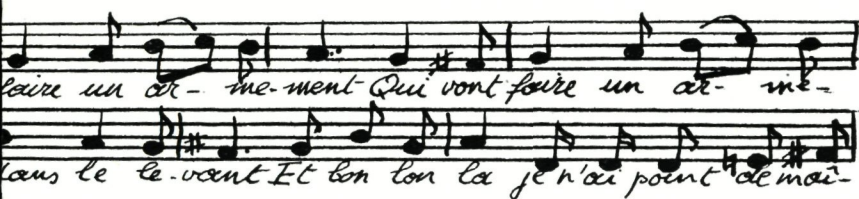
4 L'équipage du navire
Sont des filles de quinze ans.
La plus jeune en a quatorze.
Elle en est le commandant.

5 La plus jeune de l'équipage
Qui était au gaillard d'avant
Paraissait très affligée
Et pleurait abondamment.

6 Qu'avez-vous à pleurer belle ?
Qu'avez-vous à pleurer tant ?
Pleurez-vous pour votre père
Vot're mère ou vos parents ?

7 Je ne pleure point mon père,
Ma mère ni mes parents ;
Je pleure mon avantage
Qui est parti la voile au vent.





8 A bord d'un joli navire
Qui emporte mon amant
Il est parti vent arrière,
Il reviendra touvoyant.

9 Nous l'retrouverons peut-être
Avec son beau bâtiment
Quand nous mouill'rons la grand' ancre
Dans la rad' des bons enfants



De meisjes van Le Havre

Het zijn de meisjes van Le Havre die
een schip zullen bemannen

Het is een ivoren schip met zilveren
roeispanen, marberen mast en kanten
zeilen.

De bemanning telt vijftienjarige meis-
jes waarvan de commandant er amper
veertien telt.

De jongste weende haar lief

Die met een zeilschip vertrokken was.



Les trois marins



Mon matelot, le mousse et moi
Embarqués sur le "S^t François,

Vint à venter grain de noroit
À faire céder notre mât.

Jean-Pierre dis-je, matelot !
Serrer de la toile qu'il nous faut.

Ce failli temps n'mollira pas.
Je prends la barre: vas-y mon gars.

Il est allé pour prendre un ris
Un coup de mer l'aura surpris.

Au jour j'ai revu son gabot;
Il flottait seul là-bas sur l'eau.

Il n'a laissé sur not' bateau
Qu'un vieux bonnet et son couteau.

Plaignez mon pauvre matelot
Sa femme avec ses trois petiots



de Groix

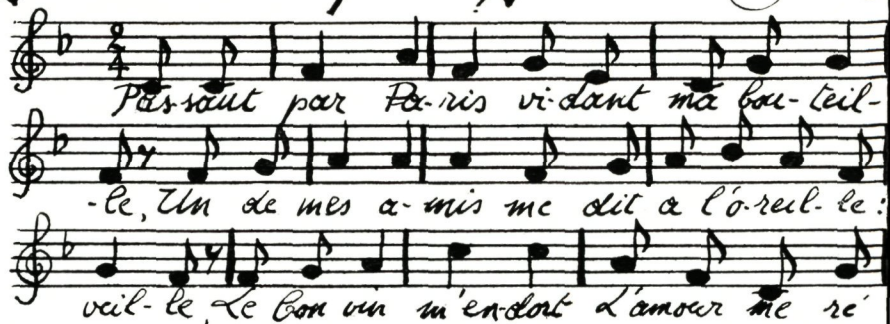


De drie zeemannen van Groix

We waren drie zeemannen van Groix
Mijn matroos, de scheepsjongen en ik
ingescheept op de „St-François”
De wind kwam op ik stuurde mijn matroos in
de mast
Een zeehoos nam hem mee
Al hetgeen ik van hem zag was en drijvende
klomp
Een oude muts en zijn mes
Ontferm U over hem, zijn vrouw en zijn drie
kleine kinderen



Passant par Paris



-Un de mes amis
Me dit à l'oreille: } bis, en chœur

Jean, prends garde à toi
L'on courtis' la belle.

Bon, bon, bon en chœur

Le bon vin m'endort
L'amour me réveille

Le bon vin m'endort
L'amour me réveille encor. } bis en chœur

-Jean, prends garde à toi } bis en chœur
à l'on courtis' la belle;

Courtis' qui voudra

Je me fie en elle

Bon, bon, bon.
.....

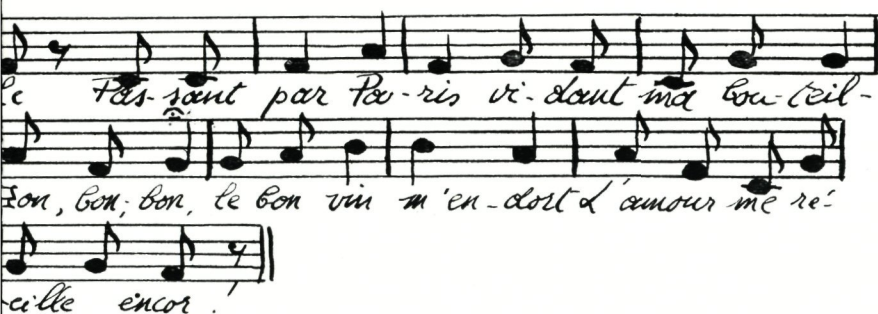
-Courtis' qui voudra } bis en chœur
Je me fie en elle

J'ai eu de son cœur

La fleur la plus belle

Bon, bon, bon.
.....





J'ai eu de son cœur
 La fleur la plus belle } bis, en chœur
 Dans un grand lit blanc
 Grée de dentelles
 Bon, Bon, Bon

Dans un grand lit blanc } bis, en chœur
 Grée de dentelles
 J'ai eu trois garçons
 Tous trois capitaines
 Bon Bon, Bon

J'ai eu trois garçons } bis, en chœur
 Tous trois capitaines
 L'un est à Bordeaux
 L'autre à La Rochelle
 Bon Bon Bon

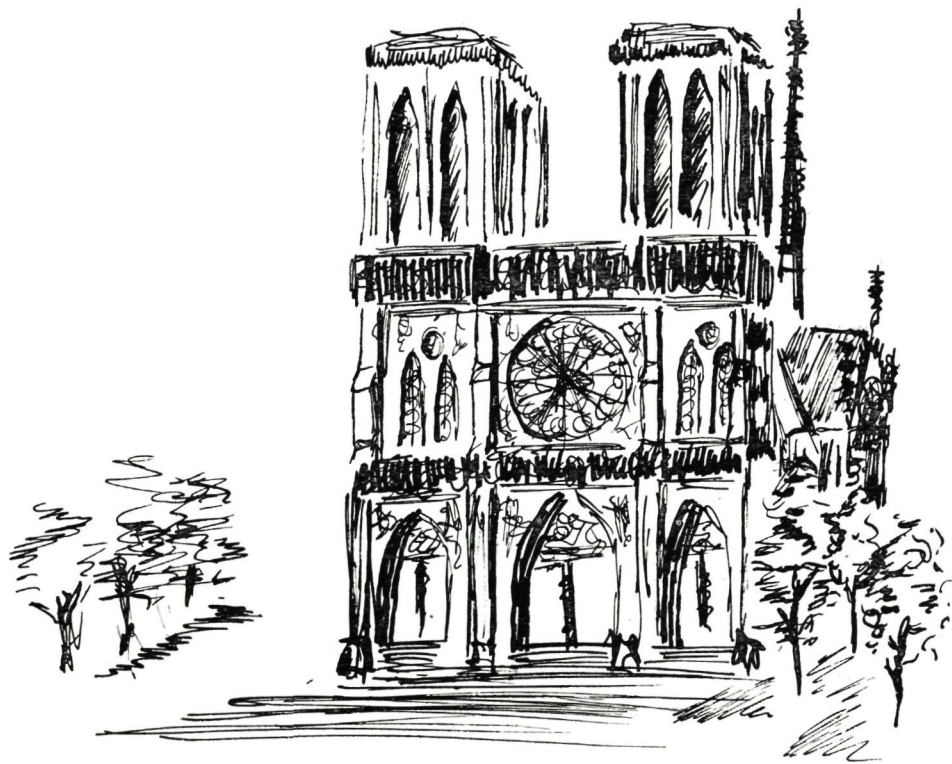
L'un est à Bordeaux } bis, en chœur
 L'autre à La Rochelle
 Le plus jeune à Paris
 Courtisant les belles
 Bon Bon Bon

L' plus jeune à Paris } bis en chœur.
Courtisant les belles
Et le père ici
Qui hal' la ficelle
Bon, Bon Bon



Langs Parijs

Terwijl ik een fles aan 't ledigen was te Parijs
Zegde mijn vriend mij dat men mijn schone 't hof maakte
De goede wijn doet me slapen, de liefde houdt me wakker
Het kon mij niet schelen ik vertrouw haar
Ik heb van haar hart de schoonste bloem gekregen
De ene is te Bordeaux, de andere te La Rochelle



La fille des sables



Elle est là qui écoute,
Vogue, vogue, marinier, vogue,
Le marinier chanter,
Vogue, beau marinier.

- Oh marinier qui chante
Apprends-moi z à chanter

- Entrez, bell' dans ma barque,
Et je vous l'apprendrai
Quand ta bell' fut entrée,
Au large il a poussé.

De frayeur, de tristesse,
Elle se mit à pleurer.

- Oh! qu'avez-vous, la belle,
Qui avez-vous à pleurer?

- J'entends, j'entends mon père
M'appeler pour souper.

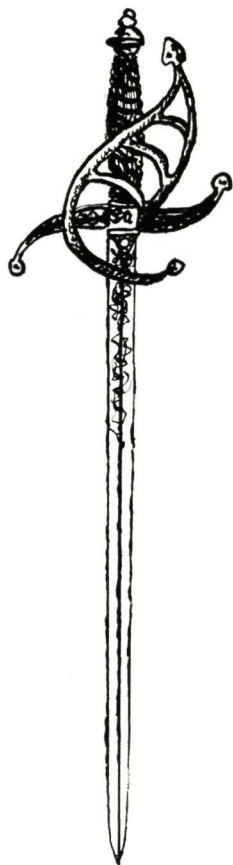
- Ne pleurez pas, la belle,
Avec moi vous soup' rez.

- J'entends, j'entends ma mère,
M'appeler pour coucher!

- Ne pleurez pas, la belle,
Avec moi vous couch' rez.

L'ont bien fait cent lieus d'aïve,
Sans rire et sans parler

Au bout des cent lieus d'aïve,
La bell' se mit à parler



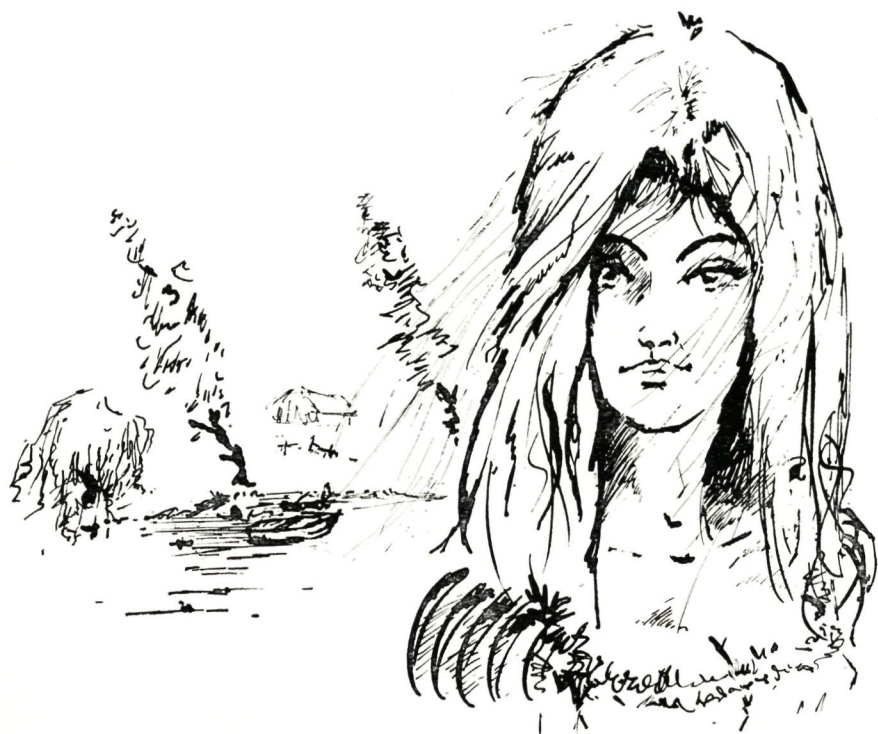


- Ah! c'est-y pas Versailles,
 Ou Paris que je vois?
 - C'est le château d'mon père
 Ma bell que vous voyez
 Nous y coucherons ensemble
 Le soir après souper.
 Quand ell' fut dans la chambre
 Son taret à noue.
 - Mon épé' sur la table
 Bell, pourra le couper.
 La belle a pris l'épée,
 Dans l'coeur se l'est plongée
 Maudite soit l'épée,
 Celui qui l'a forgée!
 Sans la maudite épée,
 Je serais marié
 Avec la plus bell' fille
 Qu'y est à l'évéché.
 Elle était aussi droite,
 Que le foin dans le pré,
 L'était aussi vermeille
 Que la ros' du rosier



Het zandmeisje

In de zandstad is er een meisje te trouwen
De zeeman zingt, zij vraagt hem haar te leren zingen
Hij zegt haar in te schepen, hij vaart ver in zee
Zij weent, waarom toch vraagt hij haar,
Het is niets, eet met mij
Moeder roept voor het slapen
Weent niet slaap met mij
In de kamer nam zij zijn degen
En ontnam zich het leven
Zonder hem zou ik nu getrouwd zijn
met het mooiste meisje van het bisdom.





répertoire biographique

I

Lievin van Isseghem

BWI

Capitaine marchand. Né à Ostende le 16 mars 1762. Commandait le brick de commerce le „Louis” qui, sur ordre de Joseph II, appareilla d'Anvers le 7 oct. 1784, dans le but de tenter de briser le blocus hollandais sur l'Escaut. Il fut canonné le 8 oct., au droit de Saeftingen, par le cutter hollandais „Dauphin”, capitaine Cuperus, qui l'empêcha de passer. La mitraille ayant touché la marmite qui se trouvait sur le pont près de la cambuse, l'on donna à cet incident le nom de „Guerre de la Marmite”.

J

Michiel Jacobsen
dit de „Zeevos”

ref. ; cité dans le manuscrit de la Bibl. de Bourgogne. Henri Malo : Les corsaires dunkerquois.

E.A. Gerbosch : Amiraux et corsaires belges.

Amiral.

Originaire de Ten Briel, issu d'une vieille famille noble. Etabli à Dunkerque, corsaire en 1599 et commandant du „De Hondt”, il devint vice-amiral de l'Armée Navale de Flandre, puis amiral (1631) et fut fait chevalier de St-Jacques. Il commandait l'escadre de Flandre qui chaque année, dès le printemps, appareillait de Dunkerque pour entrer en campagne dans le Sud (au cours des guerres avec la France et des révolutions du Portugal et de Naples) et remontait au début de l'hiver à Dunkerque. L'amiral mourut d'un accès de fièvre chaude, le 17 déc. 1632, à San Lucar. Ses funérailles furent faites aux frais du trésor royal et son corps fut inhumé en la cathédrale de Séville où s'élevaient déjà les mausolées de Christophe Colomb et Fernand Cortès. L'amiral comptait cinquante années de service dans la marine. Il eut 7 fils dont 4 furent capitaines de vaisseau et 5 filles, dont l'une est la grand-mère de Jean Bart.

Jan Jacobsen

ref. Gerbosch

BWI

Description historique de Dunkerke par Faulconnier (Brugge 1730)

Capitaine de vaisseau.

Fils de l'amiral Jacobsen, né à Dunkerque en 1589, établi à Ostende en 1609. Il commandait en 1622, le „St-Vincent” (180 hommes) avec lequel il périt le 2 oct., au large des îles Scilly, au cours d'un combat où il se mesura seul à 9 navires hollandais de la division de l'amiral Herman Kleuter et du vice-amiral Mooy Lambert : Il coula les 2 navires-amiraux et abordé, combattit pendant 13 heures. Lorsqu'il ne lui resta plus que 3 hommes en état de combattre, il se fit sauter avec son navire plutôt que de se rendre. Par son action il avait attiré la flotte hollandaise loin du port d'Ostende qu'elle bloquait et permit ainsi l'arrivée d'un fort convoi de navires marchands. Il existe 2 tableaux de Jan Jacobsen : l'un en possession de Mr C. Beck de Dunkerque, l'autre qui fut commandé par le roi Léopold I au peintre Slingeneyer en 1848.

Cornelis Jacobsen
ref. - id.

Neveu de Jan Jacobsen, était mousse à bord du „St-Vincent”; réchappa au combat du 2 oct. 1622 et vint témoigner avec l'autre mousse, Gaspard Bart, également relâché, des circonstances du combat et de ce que Mooy Lambert avait pendu les marins morts et blessés qui étaient tombés entre ses mains.

Christiaan Jacobsen
AR/1676

Capitaine Corsaire d'Ostende. Commande en 1676 le „St-Adriaen”.

Antoine Jacobs
BWI

Capitaine de Vaisseau. Commande entre 1586 et 1597 le „Zwarten Ruiter”.

Michel Jacobs
BWI

Capitaine de Vaisseau. Commande entre 1586 et 1597, le „Cygne”.

Joannes Jonckheer
AR 1676 - 78 logbook

Capitaine corsaire d'Ostende. Commande en 1674, le „St-Patrick”, galiote de 14 lastes et 4 canons et en 1678 le „St-Maria” de 6 lastes, 2 canons et 2 pierriers.

Carel Jonckheer
AR logbook
liasses 655 et 656

Capitaine corsaire d'Ostende. Commande en 1692-93 la „Duchesse de Bavière” senau (*) de 6 canons, 4 pierriers.

(*) Senau : du Néerlandais snauw - Navire dont le gréement ne diffère de celui du brick ordinaire que par un mâtureau établi derrière son grand-mât espar qui porte la corne d'artimon (Jal).

Pieter Jacqqs
AR logbook 1674

Capitaine corsaire d'Ostende. Commande en 1676 le „Kasteel van Antwerpen” de 10 lastes, 1 canon.

Jacques Janssen Zoet
AR 1674

Capitaine de Vaisseau entre 1586 et 1597. Commande le „St-Jacques” (équipage 56 marins).

Antoine Janssens
BWI

Capitaine de Vaisseau entre 1586 - 1597. Commande le „St-Joseph”.

Michel Janssens
BWI

Capitaine de Vaisseau entre 1586 - 1597. Commande le „St-Cosme”.

Cornelis Janssens
BWI

Capitaine de Vaisseau entre 1586 - 1597. Commande le „St-Lucas”.

Sebastien Janssens
BWI

Capitaine de Vaisseau entre 1586 - 1597. Commande le „St-Estienne”.

Albert Janssens
AR 1674

Capitaine Corsaire d'Ostende. Commande en 1674 „les Armes d'Espagne et Monterey”, de 64 canons.

Erasmus Janssens
AR

Capitaine Corsaire d'Ostende. Commande en 1678 le „Rotterdam” (*) barque-longue de 16 tonneaux et en 1684 le „Jésus-Maria Anna” de 25 tonneaux 4 canons.

(*) Barque-longue : de l'espagnol barco longo, embarcation pointue aux deux extrémités ; en Belgique sorte de petite corvette pouvant aller jusqu'à 100 tonneaux.

Joseph Janssen
AR 1674

Capitaine Corsaire d'Ostende. Commande le „St.-Joseph” chaloupe de 4 lastes.

Cornelis Janssen le Jeune
AR 1674

Capitaine Corsaire d'Ostende. Commande en 1674, le „St.-Anna” de 25 lastes, 6 canons.

Maerten Janssen
AR liasse 656

Capitaine Corsaire d'Ostende. Commande en 1694 le „St.-Jan” alias „Schuddebeurs”, barque-longue.

Bertel Janssen
AR liasse 658

Capitaine Corsaire d'Ostende. Commande en 1705 le „St.-Antoine”.

k

Charles de Keyser
ref. BWI
Gerbosch :
Amiraux et corsaires belges.

Capitaine corsaire, né en 1645 à Dunkerque, compagnon et frère d'armes de Jean Bart ; embarqué comme lui sur le „Zeven Provincieën” de l'amiral De Ruyter, il rallie avec lui Dunkerque en 1672 et se met au service du roi de France.
Commanda en 1676 le „Grand Louis”. Mourut en mer en 1690.

Daniel Keirlynck
aussi Keirlyncke
ref. AR pat. 1675

Capitaine Corsaire d'Ostende. Commande en 1675 le „Den Hude der Leeuwen” un senau de 2 canons et 1 pierrier ; en 1676 le „Swarte Mol” chaloupe, en 1676 le „St.-Jan”, en 1677 le „St.-Paulus” et la „Sta Maria” et en 1678, le „Ste Anna”.

Frans de Klerck
ref. AR liasse 657

Capitaine Corsaire d'Ostende. Commande en 1705 le „Serpent”, senau.

Kindersen
ref. Pasquini Histoire de la
ville d'Ostende
Bauwens id.

Capitaine corsaire d'Ostende en 1742.

l

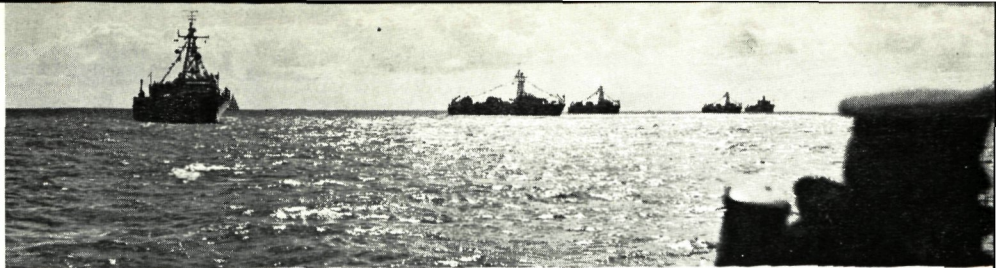
Simon de Lalaing
ref. Histoire et généalogie
des Comtes de Lalaing
J. Brassard.

Seigneur de Montigny et de Sautes - Amiral, chevalier de la Toison d'Or. Assiégé en la ville de l'Ecluse en 1435 et à Oudenaerde en 1452, il résista à tous les assauts et parvint à sauver les deux places. Il fit en outre huit batailles sur mer et sur terre et trépassa en l'an 1476. Il fut enterré dans l'église de Deynze qu'il avait fait ériger de son vivant.

Josse de Lalaing
id.

Amiral, fils de Simon de Lalaing. Son épitaphe nous apprend qu'il fit plusieurs grands voyages sur terre et sur mer, qu'il prit d'assaut une île, subjuguait Utrecht et conquiert la ville fortifiée de Hornes en Frise. Il mourut à la bataille d'Utrecht, le 5 août 1483 et fut inhumé près de son père, en l'église de Deynze.

(à suivre)



à la force navale

bij de zeemacht

CROISIERE D'ENTRAINEMENT DE LA 124e ESCADRILLE DE DRAGUEURS COTIERS

Les quatre dragueurs de mines côtiers Rochefort, Heist, Knokke et Charleroi constituant la 124e Escadrille sous les ordres du Capitaine de Corvette Marin, prenaient la mer le 3 septembre à 11.00 h. pour une croisière d'entraînement dans la Manche.

La mer était agitée par un vent de nord-est et déjà les estomacs des „nouveaux” à bord étaient mis à rude épreuve. En ligne de file, l'escadrille longe la côte belge qui s'estompe dans une brume légère : Première journée en mer pour quelques nouveaux embarqués, reprise de contact pour d'autres qui rentraient de congé, mais pour tous commencement d'une nouvelle période d'entraînement.

La mise en train débuta par une série d'exercices généraux à bord de chaque unité pendant que la formation défilait dans la passe de Dunkerque, où la marée haute avait attiré les grosses unités qui touchent maintenant ce port très actif. Le soir tombait très vite, mais déjà les lampes de signalisation trouaient l'obscurité pour un exercice de signaux visuels. Après une heure d'échange de barres et de points en lumière orange, un manteau de calme enveloppa la division alors en vue du bateau-phare de Bassurelle.

Les choses sérieuses, c'est-à-dire le dragage, commencèrent le lendemain, au milieu de la Manche : Dès 8 heures 30, les signaleurs s'affairent sur la passerelle, recevant et déchiffrant les signaux reçus par radio ou par pavillons, tandis que les équipes de dragage préparent le matériel sur la plage arrière. Les bâtiments prennent la formation de dragage et commencent à filer les dragues. Les petits flotteurs qui marquent l'extrémité de la drague montrent le bout de leur nez blanc au milieu de petits moutons de la mer agitée. Pendant plusieurs heures, l'escadrille s'exerce à exécuter différentes méthodes de retournement en un étrange ballet. La fin de l'après-midi coïncidera avec la fin du dragage. Quelques exercices de lutte anti-incendie et de contrôle des dégâts compléteront une journée bien remplie alors qu'une excellente visibilité nous permet de découvrir le Cap de la Hague.

Le troisième jour, la 124e escadrille exécutera un dragage à influence dans un champ de mines fictif à une dizaine de nautiques au sud des anglo-normandes. Un balisage léger matérialisant le chenal à draguer est mis en place dès le matin par deux unités. Le carrousel des dragueurs pouvait commencer pour ne s'achever qu'au coucher du soleil. Une bonne nuit de repos au mouillage dans l'anse de Bréhac devait effacer les fatigues de la dure journée et permettre aux équipages de rêver de Saint-Malo qui accueillerait l'escadrille le lendemain pour un peu plus de 36 heures.

Saint-Malo, l'ancien repaire des corsaires, abrite maintenant des centaines de petits yachts blottis à l'abri d'une digue ou dans le bassin de commerce à l'ombre de remparts majestueux. Promenades en ville ou sur les remparts, excursions au Mont Saint-Michel ou à l'usine marémotrice de la Rance, visite au tombeau de Chateaubriand ou bain de soleil sur la plage, activités de loisir furent, entre autres, les offertes aux équipages qui profitèrent de ces quelques heures pour se détendre, non sans penser à toute la gloire maritime que ces lieux symbolisent de façon si grandiose. Les bonnes choses, c'est bien connu, passent toujours trop vite et la 124e Escadrille reprit la mer non sans avoir eu le plaisir de recevoir des félicitations pour la tenue et la correction de ses „petits gars”.

Restaient à exécuter pour terminer la croisière d'entraînement, un exercice de dragage de nuit et des exercices de transfert de matériel léger entre dragueurs. Une fois de plus, les dragues magnétiques et acoustiques (que les initiés appellent „la combinée”) sont mises à l'eau après le coucher de soleil. Jusqu'au petit jour, les quatre dragueurs labourent patiemment un champ de mines imaginaire au sud de Jersey qui se profile à l'horizon. Quelques heures de repos après le lever du soleil suffisent à effacer les traces d'une nuit sans sommeil.

Heureusement d'ailleurs, car le transfert à la mer doit être exécuté à l'heure précise sinon les exercices de dragage attelé ne peuvent avoir lieu. Chacun y va de tout son cœur et de toutes ses forces, conscient de l'importance de sa tâche. Le franc sourire qui fleurit sur tous les visages témoigne et reflète la joie du devoir accompli et du travail bien fait. Rien ne peut l'affecter, même pas la purée de pois qui noie la 124e escadrille au large d'Ostende qui l'attend, car chacun a le sentiment et même la certitude d'être mieux préparé à la tâche qui l'attendra peut-être un jour.

CISM - XIV WEEK VAN DE ZEE

De zeemacht heeft deelgenomen aan de XIV week van de zee, die door Brazilië in de schoot van de „Conseil International du Sport Militaire” werd ingericht te Rio de Janeiro van 27 juli tot 4 augustus 1969.

De Belgische delegatie die samengesteld was uit 1LV Maenhout, Voorzitter van de Roeisectie van de Zeemacht, 1MC KRO Lachapelle en Mat Quertainmont was ingeschreven voor de zeilwedstrijden, die dit jaar voorbehouden waren aan de SNIPE Klasse. De Roeisectie heeft aan de competities spijtig genoeg niet kunnen deelnemen, daar voor de verplaatsing der Europese deelnemers, verzekerd door de Franse Luchtmacht, de beperkte plaatsen in prioriteit voorbehouden waren aan de deelnemers van de Naval Pentathlon en de zeilers.

Spijts de tegenslagen die onze ploeg ondervonden heeft, door ziekte van een der zeilers en breuk in drie koersen, werd er toch een der regatten door onze vertegenwoordigers gewonnen en werd een vierde en een zesde plaats behaald.

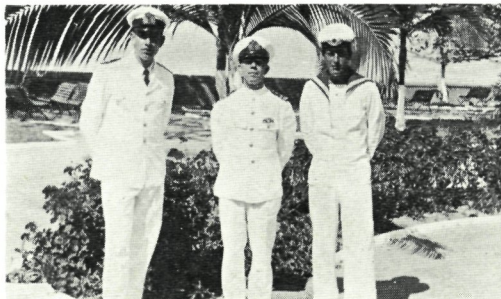
De einduitslag :

1. Duisland	30,7 punten	5. USA	51,4 punten
2. Denemarken	33,7 punten	6. Noorwegen	53,7 punten
3. Zweden	39,7 punten	7. Frankrijk	55,7 punten
4. Brazilië	42,8 punten	8. België	61,7 punten
		9. Griekenland	67,7 punten

Het klaar maken van de boot werd met zorg uitgevoerd.



Van l.n.r. 1LV. MAENHOUT, 1MC. LACHAPELLE en Mat. QUERTAINMONT.



bewegingen van onze mouvements de la flotte...



Op 5 september vaart de Zinnia uit met de leden van het Kabinet van het Ministerie van Landsverdediging. Op 15 september vertrekt zij op kruisvaart in verband met Breydel, Truffaut, Van Haverbeke. Op 22 september leggen zij aan in Porta del Gada. Wegens een technisch defekt moet de Van Haverbeke terugkeren naar Lissabon. Zij wordt begeleid door de Zinnia, die later op de Atlantische Oceaan Breydel en Truffaut vervoegt, die de kruisvaart normaal voortgezet hebben.

Het squad 124 (Charleroi, Rochefort, Heist en Knokke) gaat van 3 tot 9 september op training met aanleghaven St.-Malo. Op 29 september tenslotte vertrekken zij naar Brest voor degaussing en deelname aan de Passex-Maneuvers. Op 7 september loopt de Veurne Oostende binnen na degaussing te Brest.

Het squad 219 (Tongeren, Turnhout, Dinant, Visé) vertrekt op 10 september op kruisvaart met aanleghavens Newcastle, Esbjerg, Hamburg.

De Mechelen is nog altijd op kruisvaart in de Middellandse Zee. Gedurende de maand september legt zij meermaals aan in Toulon.

Terugkerend van visserijwacht legt de Godetia op 5 september aan te Antwerpen ter gelegenheid van de herdenkingsfeesten van de bevrijding van Antwerpen. Vervolgens legt zij aan te Vilvoorde ter gelegenheid van de Europafeesten. Op 22 september vertrekt de Godetia weer op visserijwacht.

promotions - bevorderingen

Promotions à la Force Navale, septembre 1969.

Bevorderingen bij de Zeemacht, september 1969.

OFFICIEREN

OFFICERS

Sont nommés au grade de :

Werden benoemd tot de graad van :

Luitenant-ter-zee eerste klasse

Lieutenant de Vaisseau de première classe

P. Benoît, M. Renson, M. Gorts (dek-pont).

Luitenant-ter-zee

Lieutenant de Vaisseau

R. Louwagie, I. Heyse, C. Leten, E. Van Lier, Y. Coopman (dek-pont), J. De Cock, P. Cuisinier, B. Fally, J. Vandenbosch, A. Cardon, W. Deurinck, A. Nolf, D. Van Gouwenbergen, J. Billiet, J. Van Biesenbroeck, N. Roels (technici-techniciens), P. Petrekenne, D. Verfaille, J. Bijvoet, C. Van der Brempt, P. Flahaut, T. Martens, P. Vanderhaeghen, J. Vanneste, J. Massart (diensten-services).

ONDEROFFICIEREN

SOUS-OFFICERS

Eerste meester

Premier maître

H. Beniest, W. Van den Berghe, A. Louage, G. Lucas, E. Hertoge, J. Backs, C. Cornelissen, R. Radoux, F. Verhiest, W. Depoorter, S. Beernaert, D. Oosterlinck, J. Willaert, L. Deceuninck, G. Regelbrugge, C. Van Nieuwenhyse.

Meester

Maitre

A. Saenen, R. Van Aerde, E. Buyse, J. Herlant, G. Drappier, A. Moens, J. Vervenne, R. Schabergs, P. Pil, D. Bode, F. Van Hinsberg, C. Macaux, A. Ackerman, L. Laga, J. Doll, C. Denis, D. De Vooght, E. Wets, L. Van Troostenberghe, M. Desmedt, R. De Corte, L. Hanssen, A. Vermeersch, R. Verniers, J. Put, C. Kesch, J. Martens, E. Bonte.

Om de „Stroombank” - Wisselbeker 1969 te BRUGGE ...

COMSERVOST, ALS HOMOGEEENSTE DRIETAL, KNAP WINNAAR

Zon en wind waren van de partij op 25 en 26 september tijdens de zeilwedstrijd om de wisselbeker „Stroombank” 1969.

De haven van Brugge was een passend decor voor de verschillende reeksen Caravellezeilen. Zeven ploegen uit Comienav, Navcomport Oostende, Navcomport Zeebrugge, Comservost en Comlognav namen deel aan de eerste uitgave van deze wisselbeker.

Reeds vele jaren trachtten verschillende korpsen van de Zeemacht een algemene trainingstond „Zeilen en Zeemanschap” met competitie-karakter te verkrijgen. Begin 1969 werd Comienav door de Marineleiding gelast met de organisatie van deze trainingstond.

Dank zij de bereidwillige steun van de Brugse Zeescouts, de V.V.K.S., die hun volledige uitrusting, lokaal en steigers aan de Brugse haven ter beschikking stelden, kwam alles vlot voor mekaar.

Oorspronkelijk schreven negen ploegen in. Wegens onvoorziene omstandigheden was Navcomant, die twee ploegen had laten inschrijven, verplicht forfait te geven. Hierdoor bleven Navcomport/Ost I en II, Comlognav, Comienav I en II, Comservost en Navcomport/Zeb over om de strijd aan te binden.

Met vijf Caravelles beschikbaar werd de beker betwist in zeven reeksen. De weersomstandigheden waren uitstekend, zodat baan na baan in rekordtijd werd afgezeild.

Alhoewel donderdag slechts drie reeksen werden gezeild was er reeds een duidelijke afseiding waar te nemen.

Na die eerste dag leidde Comienav I met 1798 punten voor Navcomport/Ost I 1123 punten en Comservost 998 punten. Comienav I, Navcomport/Ost I en Comservost wonnen elk een reeks.

De vrijdagloodjes wogen echter, zoals verwacht, het zwaarst. Comservost won op prachtige wijze nog twee reeksen, terwijl Navcomport/Ost I en Navcomport/Ost II elk een serie in de wacht sleepten.

Gezien het gedemonstreerde meesterschap van de Oostendenaars was de einduitslag niet voor discussie vatbaar. Met een puntentotaal van 3.046 punten behaalde Comservost een ruime 250 punten voorsprongoverwinning op Navcomport/Ost I die tweede eindigde 2.796 p.).

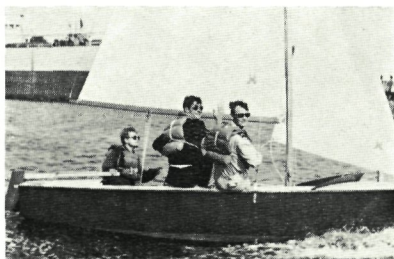
Verdere uitslag: 3e Comienav I 2.097 p.; 4e Comlognav 1.592 p.; 5e Comienav II 1.444 p.; 6e Navcomport/Ost II 1.325 p.; 7e Navcomport/Zeb 848 p. De bekendmaking van de uitslag gebeurde in aanwezigheid van CPF Lemaire die de wisselbeker overhandigde aan de winnende ploeg bestaande uit MTR Wets, MTR Desmet en QMT Teugels.

De geslaagde organisatie van deze wedstrijd en het succes dat werd behaald, wijzen op de interesse die deze watersport in de Zeemacht opwekt. Deze sport eist dan ook haar rechtmatige plaats op tussen de militaire sporten.

G.D.P.

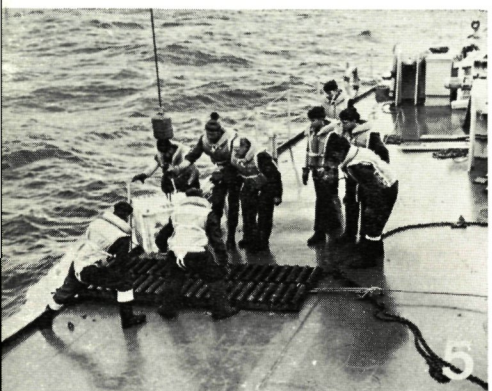


Zon en wind waren van partij bij de start.



De drie overgelukkige winnaars.

de zeemacht... in beeld - la force n





1-2

De jaarlijkse filmgala van de vereniging voor hulpbetoon in de zeemacht had dit jaar met de film over het Grote Koraalrif een enorm succes. De foto's van de nokvolle zaal en twee van de glunderende inrichters vertellen dit overduidelijk.

Le gala cinématographique annuel de l'Association d'Entraide Force Navale qui cette année avait au programme „La Grande Barrière de Corail" a remporté un énorme succès. Les photos montrant une salle pleine à craquer et la mine souriante des organisateurs en sont les meilleurs témoins.

3

Woensdag 10 september brachten een groep grootoorlogs-invaliden een bezoek aan de Logistieke groepering Zeemacht te Oostende.

Un groupe de grands invalides de guerre a rendu visite au Groupement Logistique de la Force Navale à Oostende.

4

Op 15 september verlieten de Zinnia, Breydel, Van Haverbeke en Truffaut Oostende voor een oefenkruisvaart naar de Antillen. Heel wat familieleden, autoriteiten en ook de muziekkapel van de Zeemacht woonden deze afvaart bij.

Les Zinnia, Breydel, Van Haverbeke et Truffaut ont quitté Oostende le 15 septembre dernier pour une croisière d'exercice aux Antilles. La musique de la Force Navale, une foule de membres des familles des embarqués, ainsi que des autorités de marque ont assisté à l'appareillage.

5

Op 19 september, ergens in de Atlantische oceaan. Oude munitie wordt door bemanning van de Zinnia met zorg over boord gedumpt.

Le 19 septembre 1969, dans l'Atlantique, des munitions déclassées sont jetées par dessus bord à partir du Zinnia.

6

Op vrijdag 5 september bezochten de buitenlandse militaire attachés de Logistieke groepering.

Les attachés militaires étrangers ont rendu visite au Groupement Logistique le 5 septembre 1969.

7

Dinsdag 9 september brachten een honderdtal gehandicapten een bezoek aan de Logistieke Groepering.

Une centaine d'handicapés ont rendu visite aux installations du Groupement Logistique, le 10 septembre.

8

Op donderdag 18 september bracht de Parlementaire Commissie van Landsverdediging een bezoek aan de Zeemacht. De bezoekers werden o.m. ontvangen in de Mijnenbestrijdingsschool te Oostende.

La Commission Parlementaire M.D.N. a rendu visite aux installations de la Force Navale le 18 septembre 1969. Les visiteurs ont été reçus à l'Ecole de la Guerre des Mines.

9

Op 10 september had de Korpsdag plaats bij de Groepering Opleiding en Training te Brugge. Bij die gelegenheid werd de „wimpel voor de beste school" overhandigd aan de School Specialiteiten Dek door de Eerste Schepen van Brugge.

C'est le 10 septembre dernier qu'ont eu lieu les Fastes du „Groupement Instruction et Entraînement" à Bruges. A cette occasion l'Ecole „Spécialité Pont" s'est vu remettre le fanion de la meilleure Ecole par le 1er Echevin de la ville de Bruges.



la réserve - de reserve - la ré

RESERVEOFFICIEREN

OFFICIERS DE RESERVE

Afdeling Antwerpen

Het tweemaandelijks tijdschrift van de vereniging reserve-officieren zee-macht Antwerpen verscheen in een nieuw kleedje - vierkleurige omslag - en kreeg een naam „SONAR”. Zoals we reeds schreven in het vorige nummer van Neptunus niets dan lof voor dit tijdschrift.

Het enige wat nog vatbaar is voor verbetering zijn de drukplaten die nog niet volledig tot hun recht komen, het gebruik van couchépapier zou hier wel verbetering in brengen.

XXVe Verjaardag van de bevrijding te Antwerpen

Antwerpen heeft dit jaar de bevrijding met luister gevierd op 6 en 7 september. Op zaterdag 6 sept., te 9.30 u., werden de gesneuvelden van de Belgische Afdeling van de Royal Navy herdacht door een plechtigheid die plaats vond op de militaire begraafplaats van het Schoonselhof. Gewapende detachementen van de Royal Navy (H.M. Submarines Alcide en Otter) en van de Zeemacht bewezen de eer.

Na een toespraak van CPC (R) Planchar, en de gebeden gelezen door E.H. De Sutter, aalmoezenier van Navcomportant, werd een gezamenlijke kroon neergelegd aan het centraal monument, door CPC Stadiot voor de Zeemacht, CPC (R) Planchar voor de RO/ZM en door de heer Voet voor de Vozma. Te gelijker tijd werd door een matroos, een bloemstuk neergelegd op het graf van ieder van onze gesneuvelden die in het Schoonselhof begraven liggen. Dhr. R. Saner, Britse Consul Generaal, CPC Hutse, bevelhebber van de GODETIA, Lt-Cdr J.N. Stevenson RN en Lt-Cdr A.M.D. Milne-Home RN, respectievelijk bevelhebbers van HMS Alcide en HMS Otter, alsmede Dhr. Pagliero, President of the Antwerp Branch of the British Legion, woonden deze plechtigheid bij terwijl afvaardigingen van de British Legion, van de Vozma en van de RO/ZM-Antwerpen eveneens plaats genomen hadden op het ere-plein.

De „Last-Post” besloot deze korte maar indrukwekkende plechtigheid, die, voor de eerste maal plaats vond te Antwerpen, op initiatief van onze Afdeling en van de Vozma.

Sub-Lt Jones, bevelhebber van de Royal Navy submarines detachement, beleefde enige emotionele ogenblikken wanneer bij het graf van zijn vader gesneuveld te Antwerpen in september 1944, mocht begroeten.

's Namiddags had op de Meir, een groot militair defilé plaats. Na detachementen van de Britse, Canadese, Amerikaanse en Franse Legers, volgden eenheden van onze drie Machten en van de Rijkswacht. De Zeemacht was vertegenwoordigd door eenheden van Merksem en Kallo: ze waren werkelijk bij de beste, alleen overtroffen, naar onze mening door een afvaardiging van veteranen met bolhoed en regenscherm van de King's Shropshire Light Infantry, die effectief deelnamen aan de bevrijding van Antwerpen in september 1944.

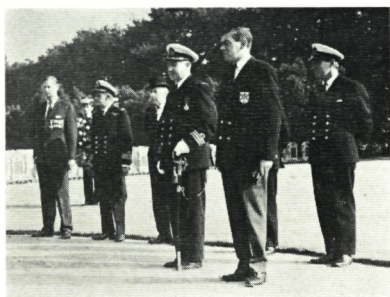
De dag werd besloten door een militaire Taptoe op de Grote Markt.

's Zondags, om 10.00 u., had de British Legion haar traditionele plechtigheid ingericht aan de Cromwell-Tank. Deze plechtigheid, vol Britse stijl, dient niet meer beschreven te worden. Dit jaar nochtans, werd er een bijzonder luister aan gegeven: de Royal Navy en de Zeemacht hadden eveneens een gewapend detachement geleverd en de Zeemacht-Afdeling stond onder het bevel van onze kollega 2EV (R) G. Couwenbergh, die werkelijk ons RO-Korps eer aandeed! CPC Stadiot vertegenwoordigde de Zeemacht en zoals ieder jaar, werd een krans neergelegd, in naam van de RO/ZM door CPC (R) Planchar.

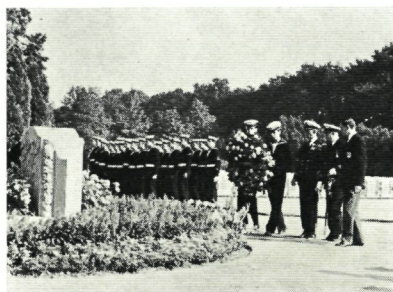
erve - de reserve - la réserve

Een afvaardiging van de RO/ZM-Antwerpen mengde zich met de aanwezige Royal-Navy-Officiëren, zodat, op de ere-plaatsen, de witte petten in meerderheid waren!

Na afloop werden onze RO's door de Britse Officiëren uitgenodigd voor een drink aan boord van hun onderzeërs.



CPC Stradiot, CPC(R) Planchar en dhr Voet



Een gezamenlijke kroon van de Zeemacht - reserveofficiëren en oudgedienden.

BENOEMINGEN IN HET RESERVEKADER PROMOTIONS DANS LE CADRE DE RESERVE

Sont nommés au grade de :

Werden benoemd in de graad van :

Lieutenant de Vaisseau de première classe

Luitenant-ter-Zee eerste klasse

(27.6.69) Clerck ; Vynckier. (27.9.69) Leveau ; Gonda ; Bechet ; Herregodts ; Cordy ; Ghislain ;

Lieutenant de Vaisseau

Luitenant-ter-Zee

(27.6.69) Goemare. (27.9.69) Waucquez ; Clerinx ; Seppion ; Hoebeke ; Van Der Meulen ; Desloover.

Enseigne de Vaisseau

Vaandrig-ter Zee

(26.3.68) Pauwels ; Cappart ; Simons. (27.12.68) De Peuter. 27.3.69) Castelain ; De Bod ; Rondelez ; Marchal ; Raye ; Dietvorst ; Borreman ; De Muynck ; Thirifay ; Rochez ; Duquesne ; Milet ; Claessens ; Speidel ; Maes ; van Havre ; Everaert ; Vandenkerkhoven ; Volbrecht ; Botte ; Verhoeven ; Dieu ; Systermans ; Peuteman. (27.6.69) Quinet.

OUDGEDIENDEN ZM

ANCIENS FN

PROMOTIONS DANS LE CADRE DE RESERVE BENOEMINGEN IN HET RESERVEKADER

Est nommé au grade de Maître (28.12.68)

Werd benoemd tot de graad van Meester (28.12.68)

Gilbert Clautriaux

Vereniging oudgedienden ZM-Waasland.

Enkele maanden na de oprichting van deze Waaslandse afdeling, hebben de initiatiefnemers het reeds klaargespeeld met een eigen blad te verschijnen. Bij het lezen van NAVY-FLASH - zo noemt het driemaandelijks tijdschrift - voelt men onmiddellijk dat de Waaslandse knapen van aanpakken weten. Een losse greep uit de activiteiten zal onmiddellijk laten blijken dat ze in het Waasland de wind in de zeilen hebben : op 5 juli bezoek aan Boelwerf : 7 september bezoek aan HMS. Otter en Alcide en Godetia ; 6 juni bezoek aan marinebasis Kallo.

Association des Anciens de la FN de Mons

La semaine maritime - du 20 au 27 septembre - organisée à Braine-le-Comte, conjointement par les Autorités Communales, le Comité des Fêtes et l'Association de Commerçants à l'initiative du Cercle des Anciens de la Force Navale du Hainaut Centre Ouest, s'est déroulée avec tout le succès escompté. Nous tenons à remercier les commerçants et la population de Braine-le-Comte pour l'accueil qu'a trouvé le Comité des Anciens et l'intérêt qu'ils ont montré à notre Force Navale. Cette semaine organisée a eu un gala cinématographique ; une conférence du Capitaine de Frégate Liénart, Chef du service d'information FN ; un concert de la musique de la Force Navale ; une exposition de peinture, sculpture et céramique ; une autre de matériel de la FN. La semaine s'est clôturée par un bal très animé.

Vereniging oudgedienden ZM-Antwerpen

De aktieve voorzitter van de Vozma heeft zijn ontslag aangeboden, hij zal in de toekomst zijn beste krachten wijden aan de Antwerpse afdeling van het Marine Kadettenkorps. In afwachting van de eerstvolgende Algemene Vergadering wordt het voorzitterschap waargenomen door de heer Charles van de Vorst, Eerste-ondervoorzitter.

Samen met de Reserve officieren, de Royal Navy en de Zeemacht nam de Vozma deel aan de plechtigheden naar aanleiding van de 25e verjaardag van de bevrijding van Antwerpen. Voorzitter J. Voet legde een bloemenkrans neer namens de Vereniging voor Oudgedienden ZM-Antwerpen.

Vereniging oudgedienden ZM-Gent

In „Argo” tijdschrift van de oudgedienden Gent, lezen we dat Roland Seghers op 27 september jl. in het huwelijk trad. Graag voegen wij onze wensen bij deze van „Argo” temeer dat Roland een jaar lang een zeer aktieve medewerker was van Neptunus.

De Arteveldezonen zijn reeds druk bezig het jaarlijks St-Niklaasfeest voor te bereiden, traditiegetrouw zullen er dit jaar opnieuw een aantal weeskinderen uitgenodigd worden.

Dank zij de ondervoorzitter A. Defever, is er een zeer vlot kontakt ontstaan tussen de Vereniging oudgedienden ZM-Gent en de Redaktie van Neptunus, bijzonder voor wat het publiceren van nieuws uit deze aktieve afdeling betreft. Een voorbeeld dat navolging vraagt...

Vereniging oudgedienden ZM-Kempen

De afdeling Kempen van onze oudgedienden organiseerde op 20 september jl., in de schietstand CADOT te Geel een schietkampioenschap voor de Reserveofficieren, oudgedienden en aktieve leden van de Zeemacht.

Nationale Unie van de Oudgedienden ZM.

Union Nationale des Anciens de la FN.

Tijdens de Filmgala ingericht door de Vereniging voor Hulpbetoon in de Zeemacht, die doorging te Oostende op 10 oktober, hebben we met genoegen vastgesteld dat ongeveer alle afdelingen van de oudgedienden flink vertegenwoordigd waren.

A l'occasion du Gala cinématographique, organisé par l'association d'entraide de la Force Navale, nous avons pu constater, avec plaisir, que presque toutes les sections d'anciens étaient bien représentées.

DINANT,... une leçon tragique !

Le 15 juillet à 13.20 heures, un car hollandais descend la rue St-Jacques (pente 8 % sur 2,5 km) à Dinant ; il percute le parapet de la Meuse et disparaît entièrement sous l'eau. Le non-fonctionnement des freins semble être à l'origine de cet accident tragique. A 13.21 heures, le service 900 et les pompiers sont alertés, à 13.23 heures l'ambulance et le corps des plongeurs (bénévoles) sous conduite du 1LV (rés) Luc Thibaut, entraîneur, extraient du car les victimes de l'accident.

A 13.30 heures, huit corps sont étendus sur la berge où médecins et ambulanciers essaient de ranimer les noyés ; de seconde en seconde d'autres corps sont amenés à la surface. Vingt-cinq minutes après l'accident dix-neuf corps étaient retrouvés, 4 rescapés se trouvaient en clinique.

Nous nous inclinons avec émotion devant les victimes de cette tragédie ... et nous nous posons une question : „Si le corps des plongeurs bénévoles n'avait pu fonctionner, quels services officiels auraient pu intervenir efficacement dans les plus courts délais ? " Le Génie ou la Force Navale sans doute qui sont les seuls à posséder des plongeurs formés et entraînés, mais ils sont cantonnés très loin. La vérité est dure à dire et à entendre mais avec le développement du tourisme dans les sites nautiques et du sport dans et sur l'eau, les services officiels n'ont ni le personnel qualifié ni le matériel „up to date" pour combattre les accidents. Il y a une nécessité impérieuse par exemple pour le personnel de police, de gendarmerie, des pompiers,... de posséder des plongeurs et des scaphandriers rompus à cet aspect particulier du sauvetage de vies humaines. Les forces armées devraient intensifier d'ailleurs la formation des plongeurs miliciens qui plus tard pourraient être annexés dans les services de sauvetage locaux.

En tout état de cause, une équipe d'amateurs formée principalement de personnel de réserve de la Force Navale a montré sa valeur opérationnelle. Nous félicitons très vivement les plongeurs de Dinant et leur sympathique entraîneur Luc.

C. Beatse

Le car accidenté à été ramené sur la berge.



Photo : VERS L'AVENIR

Les hommes grenouilles se sont hissés sur le toit du véhicule immergé.



Lezer, uw mening ...

Le courrier des lecteurs.

Kleine aankondigingen.

Aankondigingen in de aard van onderstaande kunnen aan zeer gunstige voorwaarden opgenomen worden in Neptunus. Indien U belangstelling heeft in deze vorm van aankondiging, stel U dan in verbinding met de heer C. Beatse, Publiciteitsdienst Neptunus, postbus 17 Oostende 1.

Petites annonces.

Des annonces, dans le genre de celles ci-après, peuvent être placées à des conditions très avantageuses dans le Neptunus. Si vous êtes intéressés par cette forme d'annonces, mettez vous donc en rapport avec Monsieur C. Beatse, service de publicité, Neptunus, Boîte postale 17, Ostende 1.

PLAATSAANBIEDING

U bent schipper met rijnpatent, of in staat een te bekomen, dan bieden wij U een interessante plaats aan op een schip van 1400 ton (rijn-sleep-schip) Bent U matroos, dan hebben wij ook een vakante plaats op datzelfde schip. Wat bieden wij ?

- Een zeer goed loon.
- Schipper en matroos, gehuwd of ongehuwd, hebben afzonderlijk een schone vernieuwde woning aan boord, volledig uitgerust.
- Sociale voordelen.

Voelt U zich aangetrokken tot deze betrekking, stel U dan in verbinding met :

P.V.B.A. D U R M A S.P.R.L.

Vervoer te water — Transport par eaux

TIELRODE bij Antwerpen

Telefoon 03/71 01 45 Téléphone

Neptunus modelbouwclub

Neptunus modèle club

De redactie van Neptunus ontving heel wat deelnemingsformulieren, hieronder publiceren wij dan een eerste lijst, met naast de familienaam het schip waaraan de voorkeur werd gegeven. In het nummer 6, komen we uitvoerig terug op de geplande competitie.

La Rédaction de Neptunus a reçu de nombreux formulaires de participation. Nous publions ci-après une première liste, avec à côté du nom, le navire ayant eu la préférence. Nous reviendrons plus précisément sur la compétition prévue, dans le numéro 6.

W. Cleemput ALGERINE
Korte Veldstraat 8, Gentbrugge
L. Flamion MSC
Rue de Presles 40, Chatelet
J.-C. Goessens MSO
Rue Tamasure 24, Lessines
R. Dejonge ALGERINE
Scheeplasserstraat 88, Gent
M. Hosdain MSO
Rue Europe 90, Marcinelle

P. Dollendorff MSC
Rue 37, Weywertz
M. Claes MSC, MSI
Rue des Paons 38, Bruxelles 16
J. de Decker de Brandeken ALGERINE
Rue Bois Héros 13, Ohain
G. Jaminet MSC
Rue de l'Eglise 27, Petit Rechain

ereabonnementen

abonnements d'honneur

Son Altesse Royale le Prince Albert de Liège
Monsieur le Ministre de la Défense Nationale
Monseigneur Cammaert, Aumonier en Chef
des forces Armées
Le Commodore Lurquin, Chef d'Etat-Major de
la Force Navale
Luitenant-Generaal Raemaekers, Oostende
Le Luitenant-Général e.r. Truyers, Ixelles
Le Commodore e.r. Robins, Laeken
Le Commodore e.r. Petitjean, Dilbeek
Le Capitaine de Vaisseau Ceulemans, Belgian
Delegation Nato London
Le Capitaine de Vaisseau e.r. Van Waesber-
ghe, Oostende
Le Capitaine de Vaisseau e.r. Béatse Ch.,
Auderghem
Le Capitaine de Vaisseau Poskin, Bruxelles
Kapitein ter Zee e.r. Tanghe, Oostende
Le Capitaine de Frégate Liénart J.C., Oostende
Le Capitaine de Frégate res. Bourguignon,
Ambassade de Belgique à Madrid
Le Capitaine de Frégate res. Loze, Oostende
Fregatkapitein res Van Avermaet, Deurne
Fregatkapitein res Willems, Wilrijk
Fregatkapitein res De Cooman, Antwerpen
Luitenant-Kolonel res Debruyne, Antwerpen
Le Major-Médecin Flahaut, Den Haan
Fregatkapitein hon Herremans, Stene
Le Capitaine de Frégate hon Gillet, Bruxelles
Fregatkapitein hon. Van Hoof, Merksem
Korvetkapitein res Planchar, Antwerpen
Le Capitaine de Corvette res Ludwig, Wolu-
wé St.-Lambert
Korvetkapitein res Bekaert, Oostende
Luitenant ter Zee 1ste kl. e.r. Becquaert,
Berchem
Le Luitenant de Vaisseau 1 cl. res Thibaut,
Dinant
Luitenant Ter Zee 1 Kl res Verrees, Turnhout
De Muziekpapel van de Zeemacht
Les Officiers de la Section de Liège du
Corps des Cadets L.M.B.
Le Cercle Nautique de la Force Aérienne,
Bruxelles
Le Club Prince Albert, Bruxelles
Club Officiers, St. Kruis
Club Officiers, Merksem
Wardroom ZINNIA, A961
MS „WILLI HUBER” c.o. Plouvier Maritime,
Antwerpen
MS STAD GENT, c.o. Plouvier Maritime,
Antwerpen
MS STAD ANTWERPEN
Le Commandant d'aviation Van Obergen,
Klemskerke
The Office of the Naval Attache-American
Embassy, Brussels
Verbroedering Royal Navy, Oostende
Marine Basis Nieuwpoort - Bijzondere Dien-
sten
Tabagie Onderofficiers, Comservost
Mess Onderofficiers, ZINNIA A961
Tabagie Onderofficiers Comenav
De Heer Nicod, Consul der Nederlanden,
Brugge
L'administration communale de Verviers
Het gemeentebestuur van Merksem
L'administration communale de Dinant
Het gemeentebestuur van Kortrijk
L'administration communale de Andenne
De stad Oudenaarde
L'administration communale de Charleroi
Het gemeentebestuur van Nieuwpoort
L'administration communale de Huy

Het gemeentebestuur van St.-Niklaas
L'administration communale de Herstal
Het gemeentebestuur van Hasselt
La ville de Malmédy
De stad Knokke
L'administration communale de la Roche en
Ardenne
Het gemeentebestuur van De Panne
L'administration communale de Visé
Het gemeentebestuur van Lokeren
Het gemeentebestuur van Vilvoorde
Het gemeentebestuur van St.-Kruis
L'administration communale de Herve
Het gemeentebestuur van Lier
Het gemeentebestuur van St.-Truiden
De stad Diksmuide
Het gemeentebestuur van Turnhout
De stad Brugge
Het gemeentebestuur van M echelen
Le Baron et la Baronne De Brouwer, Etter-
beek
Le Comte D'Ursel, Moulbaix
Le Vicomte Poulet, Uccle
Madame Truffaut, Liège
Madame Pipijn, Uccle
Monsieur Solvay, La Hulpe
Monsieur Cassette, Ath
Monsieur Brialmont, Marcinelle
Monsieur Hosdain, Marcinelle
Monsieur Hamoir, Etterbeek
De Heer Boydens, Oostende
L'Ecole Supérieure de Radio Navigation,
Bruxelles
Bibliothèque Centrale de la Province de
Brabant, Bruxelles
De Heer De Hondt J., Oostende
De Heer Verhaeghe, Forest
De Heer De Preitere, Kortrijk
Monsieur Delahaye, Woluwé St.-Pierre
Monsieur Dhont A., Schaerbeek
De Heer Elslander, Pille
Monsieur Latinis, Woluwé St.-Pierre
De Vereniging der Oudgedienden ZM - Lim-
burg - Mr. Derwae
Monsieur François, Auderghem
Monsieur Janssens, Uccle
De Heer Decuf, Oostende
Monsieur Geonet, Couillet
Monsieur Pallemarts, Watermael-Boitsfort
Monsieur Goessens, Lessines
Monsieur Léonard, Jette
N.V. Cie Maritime Belge (Lloyd Royal) S.A.
Antwerpen
N.V. Armement Deppe S.A., Antwerpen
De Heer Windey, Steendorp
Monsieur Neufcœur, Ganshoren
De Brouwerij Van Haecht, Gent
De Heer Verbergh, Rijnkapitein, Antwerpen
De Heer Naudts, Oostakker
Koninklijke Nederlandse Gist- en Spiritus-
fabriek, Brugge
Monsieur Goor Marc, Etterbeek
De Heer Werbrout, Antwerpen
De Heer De Keyser, Watermael-Boitsfort
De Heer Bouchat, Leuven
Maatschappij der Brugse Zeevaartinrichtingen
The General Stores Shipchangers Ostend -
Mr. Declercq
De Heer Conings, Gent
De Heer Knuts, Zuun
N.V. Cockerill Yards, Hoboken
SPRL Bertrand & De Fays, Woluwé St.-Pierre
Monsieur Nys, Bruxelles
De Heer Van Hyfte, Oostende

De Heer Vandenbroecke, Bredene
 Monsieur Marsigny, Dinant
 Monsieur Bouillet, Limal
 The North Sea Yacht Club, Oostende
 De Heer Quaghebeur, notaris, Oostende
 De Scheepsbouwwerven Boel & Zonen, Temse
 De Heer Deceuninck, Directeur van het Zee-
 wezen, Oostende
 N.V. Verenigde Energiebedrijven van het
 Scheldeland - EBES - Oostende
 Anonyme
 De Heer De Bie, Buizingen
 De Heer Vleurinck, Destelbergen
 P.V.B.A. Bogerd & Cie, Antwerpen
 De Heer Dubois, Gentbrugge
 Caddy-Tailors, Oostende
 Ets. Sauté S.P.R.L. Schaerbeek
 De Heer Cools, Brugge
 Le Comité National De Propagande Maritime,
 Etterbeek
 N.V. Scandiaflex & The Roof, Wilrijk
 De Heer Gouwy, Oostende
 Monsieur Decloedt, Ixelles
 Monsieur Schilling, Uccle
 P.V.B.A. Beeldens, Oostende
 L'association des Amis de l'école autonome
 de l'Etat, Ostende.
 De Heer Vanheste, Oostende
 Monsieur Longerstay, St. Gillis
 De Heer Carlier, Antwerpen
 Les établissements Brulé, Schaerbeek
 Standaard Boekhandel Antwerpen

Monsieur Mey, Mouscron
 De Heer Glorieux, Spiere
 S.P.R.L. Martin & Co, Antwerpen
 General Engineering & Trading Cy, Antwerp
 De Heer Van Duyse, Gent
 Monsieur De Gheldere, Schaerbeek
 Monsieur Clébant, Ixelles
 Les Etains Metten, S.P.R.L., Huy
 Mercantile Marine Antwerpen
 Monsieur Beernaerts, Lasne
 De Heer Mannaerts, Leut
 De Heer Daroo, Gent
 De Heer Carton, Oostende
 De Heer Hosten, Oostende
 De Heer Van Caillie, Oostende
 De Heer Dautricourt, Knokke
 De Generale Bankmaatschappij, Brugge
 N.V. Cogama, Herentals
 Monsieur Carly, Ixelles
 Restaurant "Koninginnehof" - Oostende
 Taverne Falstaff, Oostende
 Monsieur Gérard, Flémalle - Haute
 l'Association bruxelloise des anciens de la fn
 (bilingue)
 La Ligne des Vétérans de S.M. Léopold III -
 Sec d'Auderghem
 Hotel Wellington, Oostende

Afgesloten op datum van 20 oktober 1969.

Clôturé à la date du 20 octobre 1969.

BERICHT AAN ONZE LEZERS

Steeds worden ons nummers teruggestuurd met de vermelding : "woont niet meer op het aangeduide adres".

Mogen wij U vragen vertraging in onze verzendings dienst te vermijden door dadelijk uw adresverandering aan onderstaande dienst te laten geworden.

NEPTUNUS

- adresverandering -

Postbus 17

OOSTENDE 1.

AVIS A NOS LECTEURS.

Certains numéros nous reviennent avec la mention : "n'habite plus à l'adresse indiquée".

Evitez des difficultés ! Envoyez-nous, dans les plus brefs délais, votre nouvelle adresse au service des-sous :

NEPTUNUS

- changements d'adresse -

Boîte postale 17

OOSTENDE

AKTIEF KADER - CADRE D'ACTIVE

Vereniging voor Officieren in aktieve dienst

Association des Officiers en service actif

77, avenue Milcampsiaan, 77

Bruxelles - Brussel

Koninklijk Onderling Verbond Belgische Onderofficieren

Royale Alliance Mutuelle des Sous-Officiers de Belgique

77, avenue Milcampsiaan, 77

Bruxelles - Brussel

Beroepsunie der Belgische Onderofficieren

Union Professionnelle des Sous-Officiers de Belgique

102, avenue Princesse Elisabethlaan, 102

Bruxelles 3 - Brussel 3

Vereniging voor Korporaals en Soldaten van België

Association des Caporaux et Soldats de Belgique

77, avenue Milcampsiaan, 77

Bruxelles - Brussel

JEUGDGROEPERINGS - GROUPEMENTS DE JEUNESSE

Corps des Cadets de Marine - Marine Kadettenkorps

Section Bruxelles

265, rue Vanderkinderen, Bruxelles 18 Tel. (02)44.62.59

Base : Port de Bruxelles - Bassin Beco

Corps des Cadets de Marine - Marine Kadettenkorps

Section Liège

16, Quai de Rome, Liège - Tel. (04)52.96.64

Base : Port de Yacht

Marine Kadettenkorps

Afdeling Antwerpen

Greinstraat 23, Antwerpen

"SEA - SCOUTS EN SEA - GUIDES" VAN BELGIE -

"SEA - SCOUTS ET SEA - GUIDES" DE BELGIQUE

Nationale Directie - Direction Nationale

Et. Declercq - J. Breydellaan 48, St.-Andries - Tel. 059/177 53

Directie West-Vlaanderen

F. Vangysel - Zwitserlandstraat 7, Oostende - Tel. 059/701 47

Directie Oost-Vlaanderen

Fl. Van Beethoven - Baviaanstraat 127, Gent - Tel. 09/23 94 94

Directie Antwerpen

M. Van Heurck - D'Heldtlaan 19, Edegem - Tel. 03/49 85 22

Direction Brabant

M. Landeut - 238, rue Dieudonné Lefèvre, Bruxelles 2 - Tél. 02/28 46 28

Direction des régions francophones

R. Pierard - 30, rue L. Hicquet, St.-Servais/Namur - Tél. 081/280 50

* * *

FEDERATIE VOOR OPEN SCOUTISME

Baron Danislei 16, Antwerpen

* * *

VLAAMS VERBOND KATHOLIEKE ZEESCOOTS

Nationale Directie

Frankrijklei 97, Antwerpen

Distrikt Kust

E. Weynen - Elisabethlaan 4, Oostende

Distrikt Gent

J. De Cordier - Henleykaai 2, Gent



neptunus 1969

Les articles sont publiés sous l'entière responsabilité de leurs auteurs et ne reflètent pas nécessairement la conception de l'Etat-Major de la Force Navale.

Alle artikels worden gepubliceerd onder de verantwoordelijkheid van de auteurs en vertolken niet noodzakelijk de mening van de Staf van de Zeemacht.

tweemaandelijks maritiem tijdschrift — revue maritime bimestrielle. editeur : a.s.b.l. neptunus boîte postale 17 oostende 1 — uitgever : v.z.w. neptunus postbus 17 oostende 1 — prijs per nummer 30 fr. - prix par numéro 30 fr. - abonnement : 150 fr. (gewoon - normal) 200 fr. (steun - soutien) 300 fr. (ere - honneur) — c.c.p. 17.55 société générale de banque oostende cpt 40.07.79 — p.r.k. 17.55 generale bankmaatschappij oostende rek. 40.07.79 — politiek en confessioneel onafhankelijk — libre de toute attache politique ou confessionnelle — aangesloten bij de unie der belgische periodieke pers — membre de l'union de la presse périodique belge — imprimé en Belgique ; chez imp. "de vuurtoren" tél. 059-751.32 à oostende — in België gedrukt bij druk. "de vuurtoren" tel. 059-751.32 te oostende